



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1200

Dª [REDACTED]

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

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

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública, documento con nº de registro REGAGE21e00011696373, por el que Dª [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación:

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

Contestación:

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

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

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

*“**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

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

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

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

*“**Artículo 7. de la LTSV.** Competencias de los municipios.*

Corresponde a los municipios:

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

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

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

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

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

“Artículo 40 de la LTSV. Prohibiciones.

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

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

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

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

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

- a) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.
- b) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en



adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

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

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

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

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

- a) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;
- b) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;
- c) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se

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

- d) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;
- e) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;
- f) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

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

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

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

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

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

6.- Ventajas de la regulación de SER:

- a) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.
- b) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.
- c) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.
- d) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.
- e) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.
- f) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.
- g) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

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

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

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

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

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

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



2ª) Alegación:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la



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

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

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

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

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

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

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



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

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

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

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

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

3ª) Alegación:

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

Contestación:

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

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y



circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

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

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

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

- a) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.
- b) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.
- c) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.
- d) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

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

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

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

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

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

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

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

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

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto

102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

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

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

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

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

(...)

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

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

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000



2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
9.000.000 34.000.000 12.000.000 6.000.000 4.000.000 2.500.000 67.500.000							

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica,



que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1201

D./Dª. [REDACTED]

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

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

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011597970 por el que D./Dª [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación:

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

Contestación:

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

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



características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

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

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

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

- e) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.
- f) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.
- g) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.
- h) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

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

- 1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante,

que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

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

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

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

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

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

2ª) Alegación:

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

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio

Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

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

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

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

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

(...)

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

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

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



9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000
-----------	------------	------------	-----------	-----------	-----------	------------

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

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

3ª) Alegación:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1202

D./D^a [REDACTED]

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

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

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital el documento con nº de anotación [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

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

1ª) Alegación:

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

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

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

- a) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;
- b) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un*

modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

- c) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;*
- d) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;
- e) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

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

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean

transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

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

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

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

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

- a) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;
- b) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

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

“a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto



en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

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

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

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

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



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1203

Dº./D. [REDACTED]

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

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

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011696188 por el que Dº./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

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

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



- w) *Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
- x) *Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*
- y) *Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*
- z) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*
- aa) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

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

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

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

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

- m) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- n) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- o) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- b) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;
- c) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

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

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

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

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

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

2ª) Alegación:



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

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

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

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

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

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

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

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



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

2ª) Alegación:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos



en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

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

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

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

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

- f) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de

estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

- g) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;
- h) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;
- i) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;
- j) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación

ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

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

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

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

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

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

- c) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;
- d) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

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

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

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

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

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

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



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1204

Dña. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dña. [REDACTED]

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

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

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011598721 por el que Dña. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

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

1ª) Alegación:

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

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

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

- a) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.



- a) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- b) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.
- c) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.
- d) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

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

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

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

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

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

b) *“2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con

movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

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

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

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

- a) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- b) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

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

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e)



del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

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

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

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

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



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1205

Dª/D. [REDACTED]

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

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

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital el documento con nº de registro REGAGE21e00011637888 por el que Dª/D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ff) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.



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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

2ª) Alegación:

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



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

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

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

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

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

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

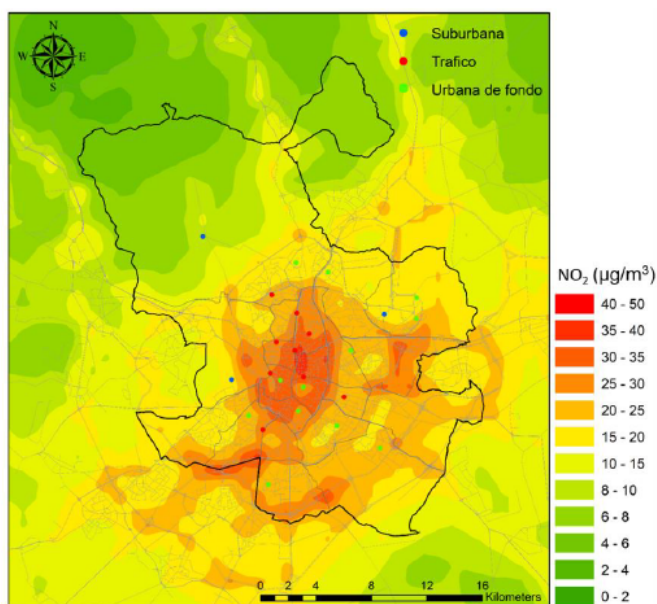


Figura 2. Concentración media anual de NO₂ año base

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

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

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

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de



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

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

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

3ª) Alegación:

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

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

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

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

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

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



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

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

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



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1206

D./D^a [REDACTED]

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

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

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011599713 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

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

1ª) Alegación:

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

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

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

- k) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;
- l) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y*

los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

- m) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;*
- n) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;
- o) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

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

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



también a los vehículos empujados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

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

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

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

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

- e) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;
- f) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

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

“a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de



Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

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

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

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

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



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1207

Dº./D. [REDACTED]

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

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

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011600856 por el que Dº./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

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

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



- oo) *Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
- pp) *Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*
- qq) *Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*
- rr) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*
- ss) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- d) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- e) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;
- f) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

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

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

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

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

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

2ª) Alegación:



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

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

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

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

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

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

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

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



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1208

LIME TECHNOLOGY, S.L.

Contestación a las alegaciones formuladas por LIME TECHNOLOGY, S.L.

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

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

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011692988 por el que LIME TECHNOLOGY, S.L. formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación:

Uso de las reservas de estacionamiento para bicicletas y VMP (artículos 73 y 85). En ambos artículos se establece que “Los vehículos de este tipo que estén ligados al ejercicio de una actividad de explotación económica, incluidas la actividad de arrendamiento sin conductor de corta duración y sin base fija y la actividad de reparto de comida y bienes, podrán estacionar en las reservas municipales siempre que no ocupen más del cincuenta por ciento de las plazas existentes en cada concreta reserva de estacionamiento, computando a tal efecto el número total de los distintos tipos de vehículos de todas las actividades económicas estacionados en dicha reserva”.

No obstante, indica que se produce una afectación al usuario de los servicios indicando que es muy complicado que la empresa pueda requerir a un ciudadano que usa un servicio de alquiler de vehículos compartido que tenga presente si esa reserva de estacionamiento está ya al 50% de su capacidad ocupada por vehículos de sharing y que no es posible que conozca el tamaño de la reserva.



También indica una afectación a las empresas por no poder conocer el porcentaje de ocupación de la reserva de estacionamiento en cada momento concreto.

Por otra parte, es importante resaltar que si bien la previsión contenida en los artículos 73 y 85 es la misma, no lo es el modo de utilización de los vehículos por la ciudadanía, siendo las reservas de motos más utilizadas por los particulares que las de bicicletas y patinetes.

Por último indica que la medida impuesta establece obligaciones diferenciadas para los usuarios de vehículos en régimen de alquiler compartido frente a los usuarios con título de propiedad privada sobre el vehículo correspondiente, dado que los primeros si están sujetos al límite de ocupación del 50%, mientras que los segundos podrían llegar a ocupar el 100% de las reservas de estacionamiento. El establecimiento de esta medida diferencial favorece el régimen de propiedad de los vehículos y va en detrimento del alquiler de los mismos, produciéndose en este caso sin ningún tipo de justificación en términos económicos o de justicia social, en contra del principio de libre mercado.

Se proponen las siguientes modificaciones:

Art. 73 - “Las empresas que, en el ejercicio de una actividad de explotación económica, incluidas la actividad de arrendamiento sin conductor de corta duración y sin base fija y la actividad de reparto de comida y bienes, operen vehículos de este tipo, no podrán desplegar sus vehículos ocupando más del cincuenta por ciento de las plazas existentes en cada concreta reserva de estacionamiento, computando a tal efecto el número total de los distintos tipos de vehículos de todas las actividades económicas estacionados en dicha reserva”.

Art. 85 - Se propone la eliminación del párrafo en cuestión.

Contestación:

Como el propio interesado indica, la medida tal y como está planteada viene a responder a la necesidad de que los operadores de servicios de sharing no desplieguen sus vehículos de forma masiva en espacios de uso compartido con el resto de la ciudadanía, ya que de otro modo les estarían privado del uso del dominio público local. No cabe duda que, aún siendo los vehículos compartidos de sharing modos de movilidad más sostenibles, el uso intensivo que realizan de la vía pública no es comparable con el de los propietarios particulares de estos vehículos. Por tanto, lo que pretende esta medida es mantener el necesario equilibrio entre los derechos de las empresas de sharing y de los propietarios particulares.

Con respecto a la dificultad de que las empresas puedan controlar el comportamiento de sus clientes, se indica que es obligación de cada empresa de sharing la de indicar a sus usuarios y darles a conocer las reglas de movilidad de la ciudad de Madrid en la reglamentación que les afecta, no siendo complicado para ningún usuario determinar si una empresa esta ocupada al 50% por vehículos de sharing, ya que estos vehículos deben ser perfectamente identificables a simple vista, entre otras razones, para permitir el control por parte de los agentes de la autoridad.

Los patinetes y VMP (con una o más ruedas y una única plaza) son definidos y considerados vehículos a todos los efectos, por lo que estarán obligados a cumplir las normas de circulación,

como hacen los coches o las motos (alcohol, drogas, etc.), siendo de aplicación el régimen sancionador establecido en la normativa de tráfico. Esto quiere decir que la empresa arrendataria tiene la posibilidad de identificar al conductor que comete la infracción.

Posteriormente, alega el interesado que los particulares no hacen prácticamente uso de las reservas de bicicletas y VMP, pero a continuación indica que podría darse el caso de que ocuparan todo el espacio disponible mientras que las empresas de sharing solo pueden ocupar un 50%. Se trata por tanto de dos afirmaciones contradictorias, que en cualquier caso, hacen referencia a situaciones hipotéticas que no tienen por qué producirse si la dotación de zonas de aparcamiento es suficiente.

Del mismo modo, no se produce situación de vulneración de libre mercado pues todas las empresas que realizan actividades económicas ligadas a las bicicletas y VMP compartidos están sujetas a la misma regulación.

No obstante lo anterior, se recuerda que la instalación de anclajes para el estacionamiento de bicicletas no precisa de una ordenanza municipal, sino que se trata de acciones administrativas de gestión de la movilidad sujetas a disponibilidad presupuestaria.

La propuesta de modificación del artículo 73 que pretende que la ocupación del 50% por vehículos ligados a actividades económicas solo compute en el momento del despliegue no garantiza un uso equitativo a lo largo del día por parte de los particulares que quieran hacer uso de las zonas de aparcamiento. Adicionalmente, existen actividades económicas no sujetas a despliegue que podrían utilizar las reservas totalmente a lo largo de todo el día.

Por todo lo anterior, esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN**.

2ª) Alegación:

En los artículos 74 y artículo 87), se determina que “El establecimiento de estas reservas se efectuará en función de la demanda, dotación y uso potencial, previo análisis de las circunstancias particulares de cada zona o emplazamiento concreto”. No obstante, no se especifican los cauces ni los elementos a aportar por las partes interesadas para demostrar la existencia de tal demanda.

Se propone la inclusión de una disposición transitoria séptima que establezca un marco temporal y procedimental para la evaluación de las necesidades de implantación de reservas en banda de estacionamiento. Se propone el siguiente texto:

Disposición transitoria séptima. Procedimiento para establecer reservas de estacionamiento para motocicletas, ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y vehículos de movilidad personal.

De acuerdo con lo previsto en los artículos 48, 60, 74 y 87 de la presente ordenanza, el órgano competente para el establecimiento de reservas de estacionamiento iniciará un procedimiento administrativo con audiencia pública a las partes interesadas y, en todo caso, a las empresas receptoras de la preceptiva autorización demanial temporal, con el fin de determinar el número,



características y emplazamientos de dichas reservas, a más tardar en los 3 meses siguientes a la entrada en vigor de la ordenanza.

La determinación de los condicionantes técnicos que pueden motivar la colocación de reservas de estacionamiento para vehículos de movilidad personal, corresponden criterios técnicos municipales, que cuentan con toda la información para la toma de decisiones y que si lo consideran conveniente, pueden utilizar la información suministrada por los distintos operadores y aquella otra de que disponen al gestionar con carácter general todas las señalizaciones, reservas y en definitiva, todos los aspectos mucho más amplios que suponen e implica la gestión de la movilidad en la Ciudad de Madrid.

En cualquier caso, el marco temporal y procedimental para la evaluación de las necesidades de implantación de reservas en banda de estacionamiento no precisa estar descrito con detalle en una ordenanza municipal, sino que se trata de acciones administrativas de gestión de la movilidad.

Por todo lo anterior, esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza ni de la MAIN

3ª) Alegación:

Propone que:

- Se establezca un índice de movilidad que refleje la intensidad de la movilidad en cada zona (ej. interior y exterior de la M30) que sirva como indicador de la intensidad de la movilidad en cada región.
- Asignar de forma dinámica y flexible el número de licencias en base a la intensidad de la movilidad de cada zona, permitiendo que aquellas zonas con mayor demanda tengan un número mayor de licencias que puedan satisfacer la demanda de los ciudadanos.

Estas medidas están diseñadas para evitar que se incurra en una sobre e infra oferta, dado que eso provoca que no se satisfaga la necesidad de transporte rápido y sostenible en las zonas como mayor demanda como la almendra central, y facilita los actos de vandalismo en las zonas en que no se usan los vehículos debido a su presencia estacional y baja utilización.

No se considera adecuado que una ordenanza municipal cuyo rango normativo es reglamentario, entre a regular aspectos tan concretos de gestión como los que se proponen en la alegación, sin perjuicio de que sea en la propia regulación posterior de las autorizaciones municipales que en su caso se pudieran conceder, donde se proceda a regular este tipo de aspectos de detalle

Por todo lo anterior, esta alegación no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN

Finalmente, el interesado expresa su preocupación por la compartición de datos expresada en la Disposición Adicional Segunda y la posible vulneración de la normativa sobre protección de



datos. Manifiesta que el Ayuntamiento hace bien al establecer que será a través de las autorizaciones demaniales donde se establecerán las condiciones de comunicación de geolocalización de los vehículos

A la vista de lo expuesto, las citadas afirmaciones no tienen la consideración de alegación. Por lo que no cabe ninguna apreciación al respecto



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1209

D/DÑA. [REDACTED]

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

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

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011688726 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

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

Contestación:

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

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



características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

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

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

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

- i) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.
- j) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.
- k) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.
- l) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

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

- 1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante,

que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

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

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

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

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

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

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

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

contempladas en el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

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

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

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

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

(...)

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de

circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

xx) *Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1209

D/DÑA. [REDACTED]

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

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

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011688726 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

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

1ª) Alegación:

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

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

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

- a) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.



- a) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- b) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.
- c) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.
- d) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

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

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

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

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

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

b) *“2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con

movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

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

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

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

- a) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- b) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

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

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e)



del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

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

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

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

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



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1209

D/DÑA. [REDACTED]

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

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

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011688726 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación: La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

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

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente



y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

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

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

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

- m) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.
- n) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.
- o) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.
- p) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

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

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

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

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

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

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

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

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

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio



Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

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

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

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

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

(...)

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

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

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



9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000
-----------	------------	------------	-----------	-----------	-----------	------------

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se

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

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

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

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

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

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

ggg) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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



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

2ª) Alegación:

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

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

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

- b) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.
- e) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- f) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.
- g) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.
- h) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

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

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

“6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y

comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".

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

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

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

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

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

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

- c) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- d) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

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

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

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

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

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

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



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



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1209

D/DÑA. [REDACTED]

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

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

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011688726 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

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

1ª) Alegación:

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

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

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

- c) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.
- i) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- j) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.
- k) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.
- l) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

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

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

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

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

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

j) *“2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º.

propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

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

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

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

- e) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- f) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

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

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

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

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

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

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

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



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1209

D/DÑA. [REDACTED]

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

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

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011688726 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

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

1ª) Alegación:

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

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

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

- d) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.
- m) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- n) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.
- o) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.
- p) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

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

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

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

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

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

n) *“2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º.

propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

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

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

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

- g) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- h) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

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

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

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

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

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

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

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



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1209

D/DÑA. [REDACTED]

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

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

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011688726 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

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

Contestación:

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

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



características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

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

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

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

- q) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.
- r) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.
- s) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.
- t) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

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

- 1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante,

que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

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

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

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

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

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

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

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

contempladas en el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

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

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

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

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

(...)

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de

circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

ppp) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1209

D/DÑA. [REDACTED]

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

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

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011688726 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

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

1ª) Alegación:

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

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

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

- e) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.



- q) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- r) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.
- s) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.
- t) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

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

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

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

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

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

r) *“2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con

movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

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

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

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

- i) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- j) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

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

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e)



del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

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

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

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

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



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1209

D/DÑA. [REDACTED]

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

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

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011688726 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

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

1ª) Alegación:

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

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

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

- f) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.



- u) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- v) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.
- w) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.
- x) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

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

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

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

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

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

v) *“2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con

movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

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

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

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

- k) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- l) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

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

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e)



del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

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

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

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

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



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1209

D/DÑA. [REDACTED]

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

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

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011688726 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación: La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

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

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



características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

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

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

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

- u) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.
- v) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.
- w) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.
- x) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

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

- 1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante,

que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

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

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

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

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

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

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

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

contempladas en el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

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

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

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

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

(...)

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de

circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

yyy) *Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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



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

2ª) Alegación:

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

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

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

- g) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.
- y) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- z) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.
- aa) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.
- bb) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

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

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

“6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y

comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".

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

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

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

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

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

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

- m) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- n) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

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

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

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

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

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

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



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



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1209

D/DÑA. [REDACTED]

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

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

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011688726 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

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

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

1ª) Alegación: La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

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

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



características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

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

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

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

- y) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.
- z) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.
- aa) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.
- bb) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

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

- 1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante,

que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

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

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

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

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

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

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

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

contempladas en el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

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

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

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

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

(...)

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

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000



Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- o) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de

circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- p) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva

2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

dddd) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

eeee) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

ffff) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

gggg) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

hhhh) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

iiii) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

jjjj) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

kkkk) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

llll) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- ww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- xx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- yy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- zz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, ***y a la normativa estatal de carácter básico***, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire***.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del ***dióxido de nitrógeno***, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.



4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

2ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

- h) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.
- cc) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- dd) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.
- ee) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.
- ff) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

- 1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse “*en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo*”, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

“6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y

comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

cc) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad", conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;*

dd) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.*

ee) *"6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.*

ff) *"7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.*

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

- o) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- p) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**



Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1209

D/DÑA. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011688726 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

- i) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.



- gg) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- hh) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.
- ii) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.
- jj) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *“en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo”*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

“6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:”.

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

gg) *“1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad”*, conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

hh) *“2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con

movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

ii) *“6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

jj) *“7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

- q) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- r) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e)

del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1209

D/DÑA. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011688726 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las



necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

- cc) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.
- dd) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.
- ee) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.
- ff) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

- 1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante,

que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *“el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid” “desde el centro hacia fuera”*, constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas

contempladas en el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en “Madrid 360”, la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360” no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

“El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental “Madrid 360” la línea de subvenciones “1. Movilidad Sostenible” destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

(...)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000



Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- q) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de

circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- r) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva

2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

mmmm) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

nnnn) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

oooo) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

pppp) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

qqqq) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

rrrr) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ssss) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

tttt) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

uuuu) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- aaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- bbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- ccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- ddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.



4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

2ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

- j) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.
- kk) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- ll) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.
- mm) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.
- nn) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

- 1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *“en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo”*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

“6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y

comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

kk) *"1.º en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad", conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;*

ll) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.*

mm) *"6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.*

nn) *"7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.*

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

- s) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- t) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**



Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1209

D/DÑA. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011688726 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

- k) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.



- oo) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- pp) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.
- qq) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.
- rr) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *“en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo”*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

“6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:”.

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

oo) *“1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad”*, conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

pp) *“2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos

de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

qq) *“6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

rr) *“7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

- u) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- v) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN)** inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1209

D/DÑA. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011688726 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Alegación: La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las



necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

- gg) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.
- hh) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.
- ii) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.
- jj) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

- 1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante,

que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *“el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid” “desde el centro hacia fuera”*, constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas

contempladas en el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en “Madrid 360”, la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360” no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

“El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental “Madrid 360” la línea de subvenciones “1. Movilidad Sostenible” destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

(...)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000



Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- s) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de

circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- t) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva

2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

vvvv) *Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*

www) *Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*

xxxx) *Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

yyyy) *Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*

zzzz) *Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

aaaaa) *Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

bbbbb) *Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

cccc) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*

dddd) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

fff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

ggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

hhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.



4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1209

D/DÑA. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011688726 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

- l) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

- ss) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- tt) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.
- uu) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.
- vv) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *“en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo”*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

“6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:”.

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

ss) *“1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad”*, conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

tt) *“2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con

movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

uu) “6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;” conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

vv) “7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización” conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

- w) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- x) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e)



del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN)** inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1209

D/DÑA. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011688726 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

- m) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.
- ww) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- xx) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.
- yy) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.
- zz) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *“en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo”*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

“6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:”.

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

ww) *“1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad”*, conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

xx) *“2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro*

II, salvo señalización en contrario;” conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

yy) “6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;” conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

zz) “7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización” conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

- y) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- z) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las

personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN)** inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1209

D/DÑA. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011688726 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

- n) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.



- aaa) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- bbb) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.
- ccc) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.
- ddd) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *“en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo”*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

“6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:”.

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

aaa) *“1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad”*, conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

bbb) *“2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos

de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

ccc) *“6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

ddd) *“7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

- aa) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- bb) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN)** inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1209

D/DÑA. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011688726 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las



características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

- kk) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.
- ll) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.
- mm) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.
- nn) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

- 1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante,

que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *“el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid” “desde el centro hacia fuera”*, constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas

contempladas en el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en “Madrid 360”, la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360” no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

“El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental “Madrid 360” la línea de subvenciones “1. Movilidad Sostenible” destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

(...)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000



Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- u) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de

circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- v) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva



2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

eeeeee) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ffffff) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

ggggg) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

hhhhh) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

iiiiii) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

jjjjj) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

kkkkk) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

lllll) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

mmmmm) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- iii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- jjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- kkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- III) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.



4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

2ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

- o) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.
- eee) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- fff) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.
- ggg) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.
- hhh) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

- 1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *“en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo”*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

“6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y

comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

eee) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

fff) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

ggg) *"6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

hhh) *"7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

- cc) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- dd) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.



Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1209

D/DÑA. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011688726 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente



y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

- oo) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.
- pp) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.
- qq) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.
- rr) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *“el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid” “desde el centro hacia fuera”*, constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio

Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en “Madrid 360”, la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360” no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

“El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental “Madrid 360” la línea de subvenciones “1. Movilidad Sostenible” destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

(...)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000



9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000
-----------	------------	------------	-----------	-----------	-----------	------------

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- w) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- x) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se

implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

nnnnn) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ooooo) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

ppppp) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

qqqqq) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

rrrrr) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

sssss) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ttttt) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

uuuuu) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

vvvvv) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

nnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

ooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

ppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.



4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

2ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

- p) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.
- iii) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- jjj) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.
- kkk) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.
- III) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

- 1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *“en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo”*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

“6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y

comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

iii) *"1.º en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

jjj) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

kkk) *"6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

lll) *"7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

- ee) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- ff) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**



Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1209

D/DÑA. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011688726 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las



características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

- ss) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.
- tt) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.
- uu) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.
- vv) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

- 1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante,

que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *“el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid” “desde el centro hacia fuera”*, constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas

contempladas en el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en “Madrid 360”, la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360” no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

“El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental “Madrid 360” la línea de subvenciones “1. Movilidad Sostenible” destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

(...)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000



Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- y) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de

circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- z) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva



2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

wwwww) *Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*

xxxxx) *Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*

yyyyy) *Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

zzzzz) *Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*

aaaaa) *Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

bbbbb) *Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

ccccc) *Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

ddddd) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*

eeeeee) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

rrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

sss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

ttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.



4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

2ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

- q) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.
- mmm) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- nnn) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.
- ooo) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.
- ppp) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

- 1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *“en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo”*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

“6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y

comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

mmm) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

nnn) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

ooo) *"6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

ppp) *"7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

- gg) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- hh) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.



Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1209

D/DÑA. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011688726 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

- r) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

- qqq) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- rrr) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.
- sss) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.
- ttt) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *“en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo”*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

“6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:”.

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

qqq) *“1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad”*, conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

rrr) *“2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos

de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

sss) “6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;” conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

ttt) “7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización” conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

- ii) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- jj) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN)** inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1209

D/DÑA. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011688726 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las



características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

- ww) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.
- xx) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.
- yy) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.
- zz) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

- 1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante,

que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *“el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid” “desde el centro hacia fuera”*, constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas

contempladas en el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en “Madrid 360”, la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360” no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

“El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental “Madrid 360” la línea de subvenciones “1. Movilidad Sostenible” destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

(...)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000



Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- aa) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de

circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- bb) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva

2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ffffff) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

gggggg) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

hhhhh) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

iiiiii) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

jjjjjj) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

kkkkk) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

lllll) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

mmmmm) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

nnnnn) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

uuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

vvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

www) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

xxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.



4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

2ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

- s) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.
- uuu) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- vvv) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.
- www) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.
- xxx) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

- 1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *“en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo”*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

“6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y

comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

uuu) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

vvv) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

www) *"6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

xxx) *"7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

- kk) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- ll) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.



Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1209

D/DÑA. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011688726 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:



- t) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.
- yyy) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- zzz) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.
- aaaa) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.
- bbbb) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *“en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo”*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

“6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:”.

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

yyy) *“1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad”*, conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

zzz) *“2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada,*

en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;” conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

aaaa) “6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;” conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

bbbb) “7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización” conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

- mm) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- nn) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y

especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN)** inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1209

D/DÑA. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011688726 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:



u) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

cccc) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

dddd) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

eeee) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

ffff) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *“en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo”*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

“6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:”.

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

cccc) *“1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad”*, conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

dddd) *“2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada,*

en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;” conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

eeee) “6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;” conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

ffff) “7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización” conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

- oo) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- pp) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y

especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN)** inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES Nº 1210

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital el documento con nº de registro REGAGE21e00011638356 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación, se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:



1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial,

conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ooooo) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

pppppp) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

qqqqqq) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

rrrrrr) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ssssss) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

tttttt) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

uuuuuu) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

vvvvvv) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

wwwwww) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- k) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- l) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- m) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- n) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

- a) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;
- b) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:



El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

- a) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.
- b) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.
- c) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la medida principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.
- d) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- e) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.
- f) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio



climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

- a) la seguridad jurídica con una regulación detallada;
- b) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;
- c) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;
- d) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la Memoria de Análisis del Impacto Normativo (MAIN)** inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1211

Dº./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº./D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011605273 por el que Dº./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

zzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

aaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

bbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas



el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- g) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- h) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

- a) “*tener por objeto un uso familiar*” es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;
- b) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;
- c) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;



- d) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de “Madrid ZBE”, desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero sí en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1212

Dª. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011687943 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el

artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- cc) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- dd) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

- a) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
- b) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
- c) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
- d) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
- e) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
- f) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*
- g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

- h) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*
- i) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- a) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- b) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- c) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- d) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO₂) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO₂ totales del municipio):

- a) clasificación ambiental A: 0,705;
- b) clasificación ambiental: 0,453;
- c) clasificación ambiental C: 0,098;
- d) clasificación ambiental ECO: 0,015;
- e) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*, tal y como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1212

Dª. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011687943 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3

de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

- a) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
- b) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
- c) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
- d) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
- e) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
- f) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

- g) *Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*
- h) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*
- i) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- a) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- b) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- c) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- d) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, ***y a la normativa estatal de carácter básico***, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire.***

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- a) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- b) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;
- c) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta.

2ª) Alegación:

[Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.](#)

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación



en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A".

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1212

Dª. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011687943 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una

Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “*proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo*”.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad*

posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

- d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar “medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”. Por ello, tanto la normativa

estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *“tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida”*.

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

- p) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;
- q) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículos 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;
- r) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones*

para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

- s) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;
- t) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto

Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

- g) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;
- h) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

“a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

“e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.”



Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a)** de la OMS recogida por el Proyecto normativo.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1213

Dº./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº./D. [REDACTED]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011606563 por el que Dº./D. [REDACTED]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

cccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

dddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

eeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

ffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, ***y a la normativa estatal de carácter básico***, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire***.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del ***dióxido de nitrógeno***, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas



el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- i) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- j) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.



Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1214

D./D^a. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D./D^a [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011607508 por el que D./D^a [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las



características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

- aaa) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.
- bbb) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.
- ccc) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.
- ddd) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

- 1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante,

que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *“el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid” “desde el centro hacia fuera”*, constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio

Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en “Madrid 360”, la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360” no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

“El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental “Madrid 360” la línea de subvenciones “1. Movilidad Sostenible” destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

(...)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000



9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000
-----------	------------	------------	-----------	-----------	-----------	------------

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- ee) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- ff) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se

implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

xxxxxx) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

yyyyyy) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

zzzzzz) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

aaaaaaa) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

bbbbbbb) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ccccccc) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ddddddd) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

eeeeeee) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

fffffff) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

gggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

hhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

iiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

jjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.



4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1215

D^a./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a./D. [REDACTED]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011608517 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

- v) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

gggg) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

hhhh) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

iiii) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

jjjj) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *“en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo”*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

“6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:”.

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

gggg) *“1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad”*, conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

hhhh) *“2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos

de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

iiii) “6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;” conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

jjjj) “7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización” conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

- qq) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- rr) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN)** inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1216

D./Dª [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación 202139809 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la

protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “*proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo*”.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

llll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

mmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

nnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.



El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circumscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:



1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

2ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

w) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

kkkk) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

llll) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

mmmm) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

nnnn) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *“en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo”*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

“6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y

comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

kkkk) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

llll) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

mmmm) *"6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

nnnn) *"7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

- ss) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- tt) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.



Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.



3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- gg) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

hh) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ggggggg) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

hhhhhhh) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

iiiiiii) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

jjjjjjj) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

kkkkkkk) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

lllllll) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

mmmmmmm) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

nnnnnnn) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

oooooooo) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del

procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

pppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

qqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

rrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de

efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO₂ (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO₂ total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO₂ en la ciudad, que muestra “la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO₂ se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”:

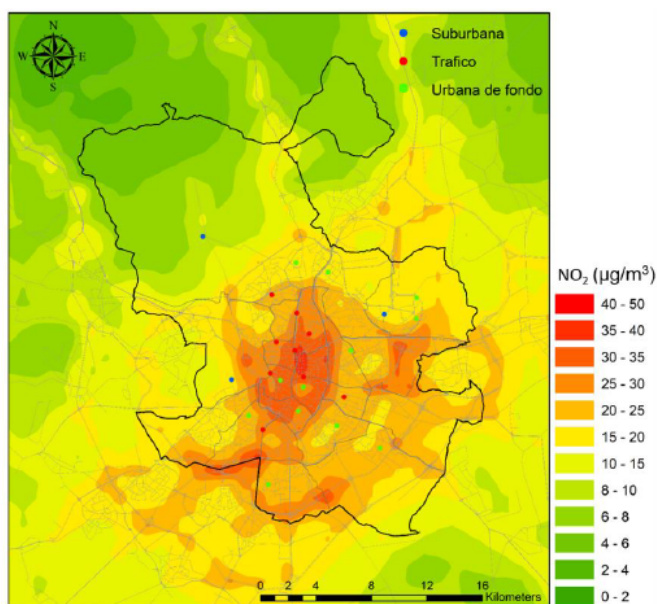


Figura 2. Concentración media anual de NO₂ año base

Como señala el citado “Plan A” en sus páginas 58 y 59: *“los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio”*.

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental “A” a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m³ en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m³.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de



la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que puede superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia



en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES Nº 1217

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011687630 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación, se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:



- x) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.
- oooo) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- pppp) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.
- qqqq) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.
- rrrr) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *“en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo”*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

“6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:”.

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

oooo) *“1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad”*, conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

pppp) *“2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada,*

en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;” conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

qqqq) “6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;” conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

rrrr) “7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización” conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

- uu) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- vv) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y

especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN)** inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

2ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde

al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por



los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

tttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

uuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

vvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas



emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *“medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”*. Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *“tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida”*.

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

- u) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;
- v) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión*

del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

- w) *autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los “vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;*
- x) *autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;*
- y) *autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.*

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el



derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

- i) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;
- j) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

“a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

“e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.”

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a)** de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

3ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- a) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- b) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- c) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- d) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.



El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circumscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:



1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1218

Dª [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública, documento con nº REGAGE21e00011687475, por el que Dª [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación, se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que el límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

Solicita prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- www) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- xxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- yyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- zzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.



Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- k) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- l) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico,

Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

2ª) Alegación:

Expone que el límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

Propone prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones

permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

bbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

ccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

ddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo

Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- m) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- n) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

- e) “*tener por objeto un uso familiar*” es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;
- f) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;
- g) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

- h) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de “Madrid ZBE”, desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

3ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente



y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

- eee) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.
- fff) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.
- ggg) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.
- hhh) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *“el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid” “desde el centro hacia fuera”*, constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

En la misma alegación se indica: No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas

contempladas en el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en “Madrid 360”, la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360” no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

“El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental “Madrid 360” la línea de subvenciones “1. Movilidad Sostenible” destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

(...)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000



Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

En cuanto a la indicación que la norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- ii) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de

circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- jj) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva



2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ppppppp) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

qqqqqqq) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

rrrrrrr) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

sssssss) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ttttttt) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

uuuuuuu) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

vvvvvvv) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

wwwwwww) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

xxxxxxx) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

ffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

gggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

hhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.



4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1219

D/DÑA. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011687295 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el

artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- kk) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- ll) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:



1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

yyyyyyy) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

zzzzzzz) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

aaaaaaa) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

bbbbbbb) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ccccccc) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.



ddddddd) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

eeeeeee) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ffffff) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ggggggg) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

jjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

kkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

IIII) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de

protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO₂) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO₂ totales del municipio):

- f) clasificación ambiental A: 0,705;
- g) clasificación ambiental: 0,453;
- h) clasificación ambiental C: 0,098;
- i) clasificación ambiental ECO: 0,015;
- j) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*, tal y como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la

integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

2ª) Alegación: La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:



El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

- iii) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.
- jjj) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.
- kkk) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

- III) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

- 1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.
- 2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.
- 3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.
- 4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *“el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid” “desde el centro hacia fuera”*, constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



Alegación: No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en “Madrid 360”, la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360” no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

“El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental “Madrid 360” la línea de subvenciones “1. Movilidad Sostenible” destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

(...)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.



El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a

razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- mm) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- nn) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “*proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección*”

de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

hhhhhhh) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

iiiiiii) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

jjjjjjj) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

kkkkkkk) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

lllllll) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

mmmmmmm) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

nnnnnnn) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.



oooooooo)Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

pppppppp)Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

nnnnn)la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

ooooo)la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

ppppp)crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.



2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

3ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de “Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER”.

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *“el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad*

que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento *“conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice”.*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.*

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

- e) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las

medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

- f) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental “A”, se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” es:

- a) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.
- b) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

- c) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento



de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

d) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos “A” en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra “de”. Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

“1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (...)”

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

4ª) Alegación: La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.



Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- oo) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- pp) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se



ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

qqqqqqq) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.



rrrrrrrr) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

ssssssss) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

tttttttt) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

uuuuuuuu) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

vvvvvvvv) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

wwwwwww) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

xxxxxxx) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

yyyyyyyy) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:



qqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

rrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

sssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

ttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO₂ (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO₂ total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO₂ en la ciudad, que muestra *“la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO₂ se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”*:

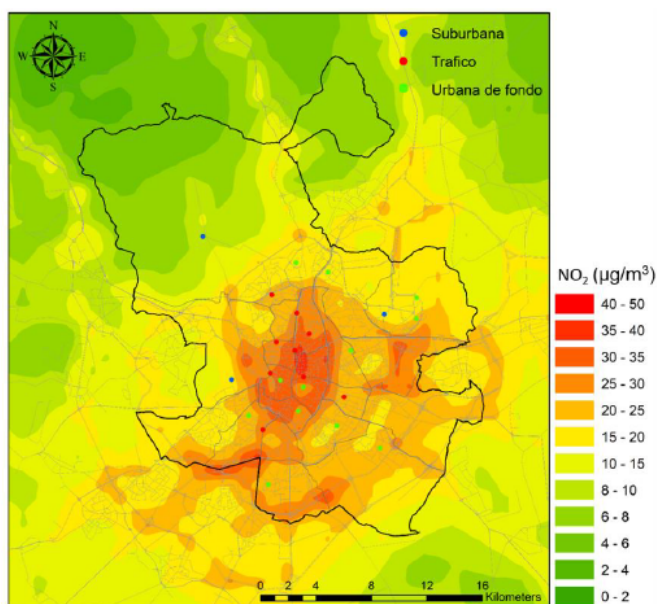


Figura 2. Concentración media anual de NO₂ año base

Como señala el citado “Plan A” en sus páginas 58 y 59: *“los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio”*.

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental “A” a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m³ en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m³.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de

la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que puede superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico



de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 02 (Familiar) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

5ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a

razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

uuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

vvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

wwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;



xxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- o) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- p) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la

adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

- i) “*tener por objeto un uso familiar*” es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;
- j) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;
- k) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;
- l) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de “Madrid ZBE”, desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.





CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1220

D/DÑA. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011686698 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las



características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

- mmm) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.
- nnn) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.
- ooo) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.
- ppp) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

- 1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante,

que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *“el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid” “desde el centro hacia fuera”*, constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas

contempladas en el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en “Madrid 360”, la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360” no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

“El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental “Madrid 360” la línea de subvenciones “1. Movilidad Sostenible” destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

(...)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000



Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- qq) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de

circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- rr) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva

2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

zzzzzzzz) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

aaaaaaaa) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

bbbbbbbbb) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

cccccccc) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ddddddddd) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

eeeeeeeee) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

fffffff) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ggggggggg) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

hhhhhhhhh) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

zzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

aaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

bbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.



4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1220

D/DÑA. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011686698 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la

protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “*proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo*”.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:



- a) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- b) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- c) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- d) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.



El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circumscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:



1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



D/DÑA. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011686698 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la

ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- ss) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- tt) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire*



establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

iiiiiii) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

jjjjjjjj) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

kkkkkkkk) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

lllllllll) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

mmmmmmmm) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

nnnnnnnn) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

oooooooo) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ppppppppp) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*

qqqqqqqqq) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- e) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- f) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- g) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- h) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO₂ (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO₂ total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO₂ en la ciudad, que muestra *“la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO₂ se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”*:

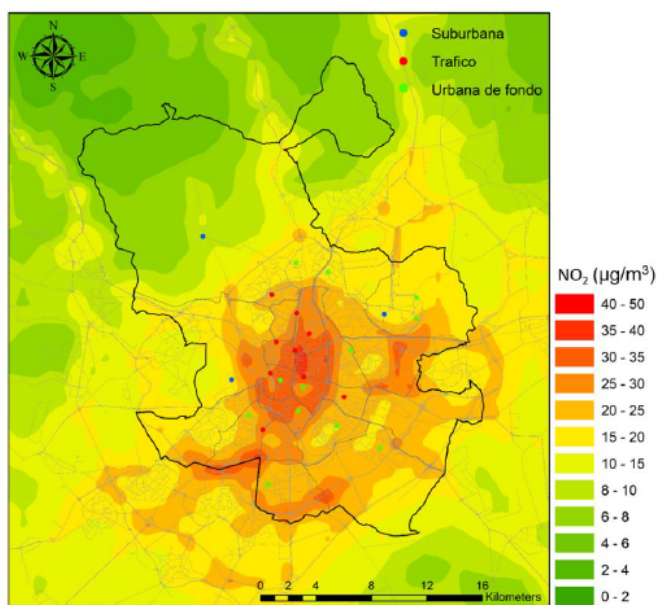


Figura 2. Concentración media anual de NO₂ año base

Como señala el citado “Plan A” en sus páginas 58 y 59: *“los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio”*.



Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental “A” a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m³ en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m³.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que puede superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:



Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1220

D/DÑA. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011686698 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido

mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de “Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER”.

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *“el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”*.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento *“conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice”*.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

- g) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

- h) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental “A”, se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” es:

- e) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que

emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

- f) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

- g) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

- h) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos “A” en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**



Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra “de”. Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

“1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (...)”

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.



D/DÑA. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011686698 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la



competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- uu) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- vv) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:



1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

rrrrrrrrr) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

sssssssss) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

ttttttttt) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

uuuuuuuuu) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

vvvvvvvvv) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.



wwwwwwww) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

xxxxxxxxx) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

yyyyyyyyy) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

zzzzzzzzz) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- i) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- j) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- k) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*

- l) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de



protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO₂) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO₂ totales del municipio):

- k) clasificación ambiental A: 0,705;
- l) clasificación ambiental: 0,453;
- m) clasificación ambiental C: 0,098;
- n) clasificación ambiental ECO: 0,015;
- o) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*, tal y como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la

circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

[Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.](#)

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico



de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1221

Dº./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº./D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011686537 por el que Dº./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

cccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

dddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

eeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

ffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, ***y a la normativa estatal de carácter básico***, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire***.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del ***dióxido de nitrógeno***, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas

el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- q) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- r) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

- m) “*tener por objeto un uso familiar*” es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;
- n) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;
- o) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;



- p) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de “Madrid ZBE”, desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero sí en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1222

D./D^a [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011686256 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que

establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

gggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

hhhhh) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*

iiiiii) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*

jjjjjj) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de

noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a las Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *“medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”*. Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *“tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida”*.

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

- z) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;
- aa) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículos 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para*

personas con discapacidad”, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

- bb) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;
- cc) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;
- dd) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

- k) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;
- l) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

“a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12



de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

“e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.”

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a)** de la OMS recogida por el Proyecto normativo.



2ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

qqq) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

rrr) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición

racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.

sss) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

ttt) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *“el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid” “desde el centro hacia fuera”*, constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara



desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en “Madrid 360”, la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360” no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

“El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental “Madrid 360” la línea de subvenciones “1. Movilidad Sostenible” destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

(...)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la

Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- ww) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- xx) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

aaaaaaaaa) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

bbbbbbbbbb) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

ccccccccc) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

dddddddddd) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

eeeeeeeeeee) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.



fffffffff) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ggggggggg) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

hhhhhhhhh) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

iiiiiii) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

lllllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

mmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;



nnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

3ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de “Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER”.

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *“el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad*

que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento *“conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice”.*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.*

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

- i) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las

medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

- j) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental “A”, se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” es:

- i) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.
- j) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

- k) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento

de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

l) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos “A” en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra “de”. Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

“1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (...)”

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.





CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº1223

Dña. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro general del Centro Investigación Energéticas Medioambientales y Tecnológicas (CIEMAT) - 000000248, el documento con nº de anotación 000000248e2100002408, por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La delimitación geográfica de la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro incluye la Cuesta de la Vega, cuando en el antiguo Madrid Central estaba excluida, por lo que solicita que la citada zona sea de libre circulación para permitir el acceso al centro a los ciudadanos de Madrid Río.

Contestación:

La configuración de la ZBEDEP Distrito Centro no modifica en ningún caso la situación respecto a la circulación por la Cuesta de la Vega, forma parte del perímetro en su tramo entre la Ronda de Segovia y continuación por la calle Mayor hasta el cruce con la calle Bailén, intersección en la que comienza la restricción en la calle Mayor sentido Puerta del SOL y, por tanto, es de libre circulación.

Por tanto, esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.**



2ª) Alegación:

Solicita que en el área de nueva implantación del SER fuera de la Almendra Central, en el barrio de San Isidro, se incluya la zona Avenida del Manzanares- San Illán y que se describa el proceso que permita a los vecinos decidir.

Contestación:

Dentro del barrio de San Isidro las calles indicadas se sitúan en el interior del perímetro definido en el anexo I, estando por tanto la Avda. del Manzanares y el Paseo de San Illán ubicadas dentro del perímetro establecido en el anexo I entre M30 y Paseo Quince de Mayo.

En cuanto al proceso de decisión vecinal, la ordenanza de movilidad no es la sede para incluir los criterios ni mecanismos de participación vecinal y ciudadana en la ciudad.

Por todo ello, esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza ni de la MAIN.

3ª) Alegación:

Aunque no está recogido en el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible, solicita la creación de un P.A.R. en la zona, tal y como estaba previsto en el Plan Especial Río Manzanares.

Contestación:

1.- Las alegaciones deben circunscribirse a las modificaciones operadas por el Proyecto inicial de Ordenanza, por lo que no puede entrarse a valorar esta sugerencia.

Por otra parte, la Ordenanza de Movilidad Sostenible no es el instrumento adecuado para la creación de un P.A.R., que debe abordarse, en su caso, una vez realizados determinados estudios técnicos, urbanísticos y de demanda, que concluyan en su necesidad o conveniencia.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1224

D^a. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011685808 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y



circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

- uuu) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.
- vvv) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.
- www) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.
- xxx) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *“el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid” “desde el centro hacia fuera”*, constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en “Madrid 360”, la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360” no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

“El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental “Madrid 360” la línea de subvenciones “1. Movilidad Sostenible” destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

(...)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000



Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- a) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en

episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- b) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la

Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

- a) *Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
- b) *Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
- c) *Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
- d) *Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
- e) *Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
- f) *Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*
- g) *Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*
- h) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*
- i) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;
- b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;
- c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;
- d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.





CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1224

Dª. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011685808 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión

Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del

procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;
- b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;
- c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;
- d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- s) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- t) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.



Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1224

Dª. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011685808 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 02 (Familiar) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

pppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

qqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

rrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2),

el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- a) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- b) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

- q) “*tener por objeto un uso familiar*” es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;
- r) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;
- s) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;
- t) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de “Madrid ZBE”, desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría



ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero sí en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1225

D^a. [REDACTED]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro general del Ayuntamiento de los Molinos el documento con nº de anotación REGAGE21e00011632906 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos:

“Artículo 49.1 de la OMS. El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

“Artículo 7. de la LTSV. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

“Artículo 39.4 de la LTSV. Normas generales.

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

“Artículo 40 de la LTSV. Prohibiciones.

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización”.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

- k) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.
- l) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

- m) La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.
- n) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.
- o) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

- o) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;
- p) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;
- q) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la

protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

- r) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;
- s) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;
- t) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica la OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuade de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

- h) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo

de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

- i) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.
- j) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.
- k) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.
- l) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.
- m) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.
- n) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda de estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1226

D./D^a [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210739777 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo

2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

sssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

ttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

uuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

vvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *“medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”*. Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *“tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida”*.

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

- ee) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;
- ff) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y*

los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

- gg) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;*
- hh) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;
- ii) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican



también a los vehículos empujados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

- m) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;
- n) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

“a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de



Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

“e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.”

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a)** de la OMS recogida por el Proyecto normativo.



Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

2ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “*proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo*”.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

wwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

xxxxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

yyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

zzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.



4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar “*medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad*”. Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la “*tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida*”.

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

- jj) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;
- kk) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;
- ll) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;
- mm) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;
- nn) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.



5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de



2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

- o) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;
- p) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

“a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

“e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.”

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a) de la OMS** recogida por el Proyecto normativo.



Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

3ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de “Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER”.

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *“el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad*

que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento *“conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice”.*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.*

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

- p) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las

medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

- q) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental “A”, se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” es:

- m) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.
- n) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

- o) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento

de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

p) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos “A” en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra “de”. Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

“1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (...)”

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.



Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

4ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Plaza Elíptica” responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más



Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

jjjjjjjjjjj) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

kkkkkkkkkkk) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

lllllllllll) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

mmmmmmmmmm) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

nnnnnnnnnnn) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

oooooooooooo) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ppppppppppp) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

qqqqqqqqqqq) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

rrrrrrrrrrr) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

bbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

ccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

ddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- u) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- v) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;
- w) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.



5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

Alegación:

[Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.](#)

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A".

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza



Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1227

D./D^a [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital el documento con nº de registro REGAGE21e00011633377 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la

protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “*proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo*”.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más



contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

ffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

gggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

hhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circumscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

- 1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.



2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1228

D^a./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a./D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro general del Ayuntamiento de los Molinos el documento con nº de anotación REGAGE21e00011633755 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

- y) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

- ssss) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- tttt) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.
- uuuu) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.
- vvvv) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *“en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo”*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

“6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:”.

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

ssss) *“1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad”*, conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

tttt) *“2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de

proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

uuuu) *“6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

vvvv) *“7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

ww) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

xx) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN)** inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1229

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública, documento con nº REGAGE21e00011684977, por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación, se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que el límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

Solicita prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- iiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- jjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- kkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- lllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.



Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- x) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- y) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico,



Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”.

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a

razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “*proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo*”.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

nnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

ooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;



ppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- z) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- aa) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la

adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

- u) “*tener por objeto un uso familiar*” es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;
- v) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;
- w) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;
- x) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de “Madrid ZBE”, desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.



2ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

- yyy) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

zzz) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.

aaaa) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

bbbb) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *“el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid” “desde el centro hacia fuera”*, constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación

mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

En la misma alegación se indica: No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en “Madrid 360”, la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360” no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

“El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental “Madrid 360” la línea de subvenciones “1. Movilidad Sostenible” destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

(...)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

En cuanto a la indicación que la norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la

competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- yy) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- zz) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:



1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

sssssssss) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ttttttttt) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

uuuuuuuuu) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

vvvvvvvvvv) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.



wwwwwwwww) *Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

xxxxxxxxxx) *Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

yyyyyyyyyy) *Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

zzzzzzzzzz) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*

aaaaaaaaaaa) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

rrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

sssssss) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*

ttttttt) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



3ª) Alegación:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, y se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

Se propone permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- u) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- v) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- w) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- x) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.



3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta



negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

4ª) Alegación:

Expone que la norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así

como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- aaa) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- bbb) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de



protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

bbbbbbbbbb) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ccccccccc) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

ddddddddd) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.



eeeeeeeeee) *Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*

ffffffffffff) *Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

ggggggggggg) *Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

hhhhhhhhhhh) *Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

iiiiiiiiiii) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*

jjjjjjjjjjj) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

uuuuuuu) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*

vvvvvvv) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la*

mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

wwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

xxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



También se señala que los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO₂ (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO₂ total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO₂ en la ciudad, que muestra *“la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO₂ se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”*:

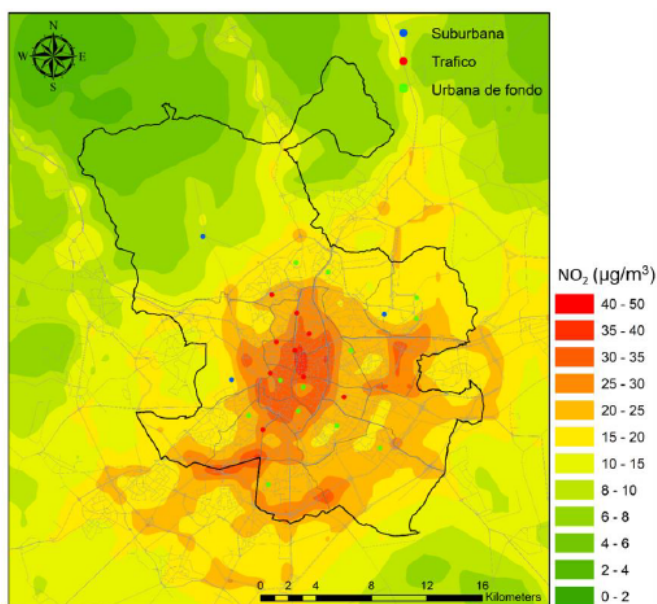


Figura 2. Concentración media anual de NO₂ año base

Como señala el citado “Plan A” en sus páginas 58 y 59: *“los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio”*.

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental “A” a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m³ en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m³.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de

la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que puede superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Y por último se indica que los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo, la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la



Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

5ª) Alegación:

Expone que el límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

Propone prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyyyy) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más*



contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

zzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

aaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

bbbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- bb) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- cc) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

- y) “*tener por objeto un uso familiar*” es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;
- z) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;
- aa) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;
- bb) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de “Madrid ZBE”, desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría



ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero sí en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES Nº 1230

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011682118 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación, se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:



1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial,

conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

kkkkkkkkkkk) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

lllllllllll) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

mmmmmmmmmm) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

nnnnnnnnnnn) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

oooooooooooo) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ppppppppppp) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

qqqqqqqqqqq) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

rrrrrrrrrrr) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

sssssssssss) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- y) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- z) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- aa) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- bb) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del

dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

- c) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;
- d) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.



Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

- g) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.
- h) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.
- i) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la medida principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.
- j) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- k) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.
- l) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultados de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.



La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

- e) la seguridad jurídica con una regulación detallada;
- f) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;
- g) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;
- h) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1231

D./D^a [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital el documento con nº de anotación [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la

protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “*proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo*”.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ccccccc) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más*



contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

ddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

eeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

ffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *“medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”*. Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *“tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida”*.

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

- oo) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;
- pp) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el*

ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

- qq) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;*
- rr) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;
- ss) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican



también a los vehículos empujados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

- q) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;
- r) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

“a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de



Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

“e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.”

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a)** de la OMS recogida por el Proyecto normativo.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1232

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a./D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital el documento con nº de registro REGAGE21e00011635361 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud

pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

ccc) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

ddd) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:



1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

tttttttttt) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

uuuuuuuuuu) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

vvvvvvvvvvv) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

wwwwwwwwwww) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

xxxxxxxxxxx) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

yyyyyyyyyy) *Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

zzzzzzzzzz) *Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

aaaaaaaaaaaa) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*

bbbbbbbbbbbb) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

gggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

hhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

iiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

jjjjjjj)) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los

problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO₂) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO₂ totales del municipio):

- p) clasificación ambiental A: 0,705;
- q) clasificación ambiental: 0,453;
- r) clasificación ambiental C: 0,098;
- s) clasificación ambiental ECO: 0,015;
- t) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*, tal y como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo



no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES Nº 1233

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital el documento con nº de registro REGAGE21e00011635756 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación, se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:



1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial,

conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ccccccccccc) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ddddddddddd) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

eeeeeeeeeee) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

fffffffffffff) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ggggggggggggg) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

hhhhhhhhhhh) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

iiiiiiiiiii) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

jjjjjjjjjjj) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

kkkkkkkkkkk) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- cc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- dd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- ee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- ff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del

dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

- e) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;
- f) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.



Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

- m) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.
- n) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.
- o) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la medida principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.
- p) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- q) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.
- r) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultados de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.



La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

- i) la seguridad jurídica con una regulación detallada;
- j) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;
- k) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;
- l) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1234

Dª/D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª/D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011681611 por el que Dª/D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del

aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

eee) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

fff) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

IIIIIIIIII) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

mmmmmmmmmmmm) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

nnnnnnnnnnnn) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

ooooooooooooo) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ppppppppppppp) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.



qqqqqqqqqq) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

rrrrrrrrrr) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ssssssssss) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

tttttttttt) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

lllllllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

mmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;



nnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.



Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO₂ (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO₂ total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO₂ en la ciudad, que muestra *“la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO₂ se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”*:

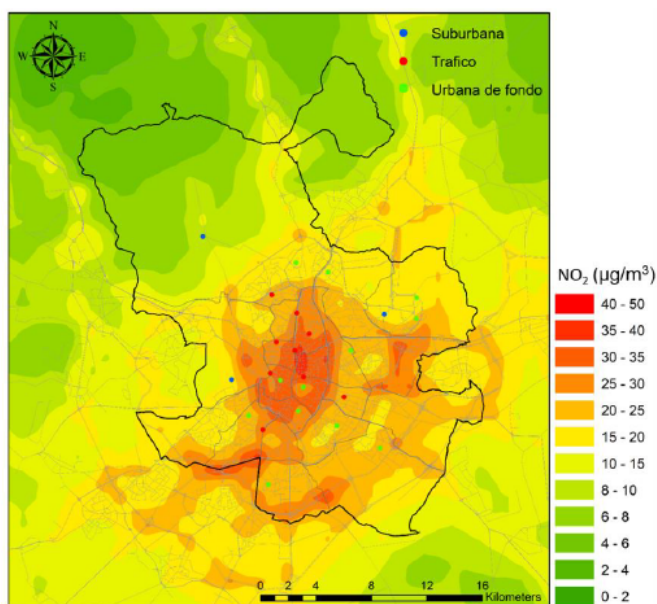


Figura 2. Concentración media anual de NO₂ año base

Como señala el citado “Plan A” en sus páginas 58 y 59: *“los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio”*.

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental “A” a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m³ en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m³.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de

la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que puede superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia



en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº1235

Dº./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº./D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital el documento con nº de anotación Dº./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

pppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

qqqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

rrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo



Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- dd) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- ee) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

- cc) “*tener por objeto un uso familiar*” es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;
- dd) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;
- ee) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;



- ff) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de “Madrid ZBE”, desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1236

D./Dª [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011681073 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la

protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “*proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo*”.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

sssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más



contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

ttttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

uuuuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

vvvvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.



El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

- 1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.



2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1237

Dª/D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª/D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital el documento con nº de registro REGAGE21e00011637449 por el que Dª/D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la

calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

ggg) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

hhh) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la*

contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

uuuuuuuuuuu) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

vvvvvvvvvvv) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

wwwwwwwwwww) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

xxxxxxxxxxx) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

yyyyyyyyyyyyy) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

zzzzzzzzzzz) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.



aaaaaaaaaaaaa) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

bbbbbbbbbbbbbb) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

cccccccccccc) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

wwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

xxxxxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

yyyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;



zzzzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.



Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO₂ (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO₂ total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO₂ en la ciudad, que muestra *“la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO₂ se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”*:

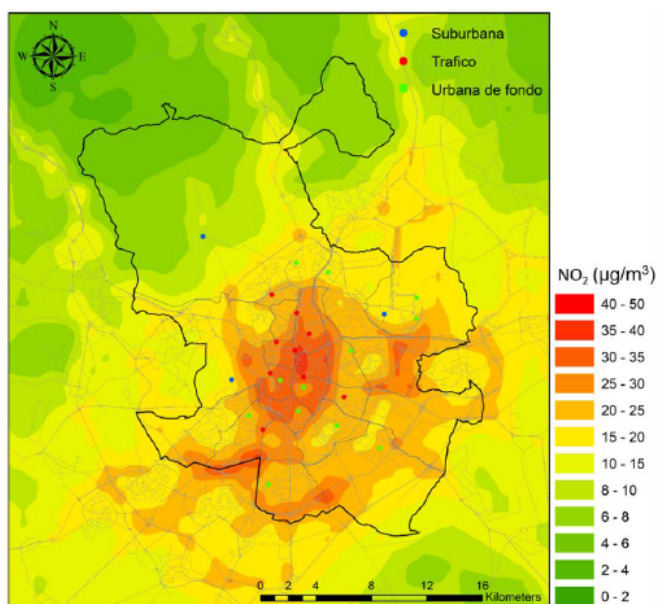


Figura 2. Concentración media anual de NO₂ año base

Como señala el citado “Plan A” en sus páginas 58 y 59: *“los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio”*.

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental “A” a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m³ en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m³.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de

la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que puede superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia



en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES Nº 1238

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro del Ministerio Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011680543 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación, se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:



1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial,

conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ddddddddddddd) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

eeeeeeeeeeeeeee) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

fffffffffffffff) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

ggggggggggggggg) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

hhhhhhhhhhhhh) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

iiiiiiiiiii) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

jjjjjjjjjjjjj) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

kkkkkkkkkkkkk) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

lllllllllll) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- gg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- hh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- ii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- jj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del

dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

- g) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;
- h) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.



Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

- s) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.
- t) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.
- u) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la medida principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.
- v) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- w) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.
- x) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultados de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.



La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

- m) la seguridad jurídica con una regulación detallada;
- n) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;
- o) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;
- p) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1239

D./D^a [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital el documento con nº de anotación [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la



protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “*proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo*”.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más



contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

bbbbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

ccccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

ddddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *“medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”*. Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *“tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida”*.

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

- tt) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;
- uu) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el*

ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

- vv) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;*
- ww) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;
- xx) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean



transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

- s) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;
- t) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

“a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto



en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

“e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.”

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a)** de la OMS recogida por el Proyecto normativo.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1240

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D^a./D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital el documento con nº de registro REGAGE21e00011640394 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido

mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de “Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER”.

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *“el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”*.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento *“conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice”*.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

- r) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

- s) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental “A”, se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” es:

- q) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la

progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

- r) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

- s) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

- t) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos “A” en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.



La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra “de”. Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

“1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (...)”

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1241

Dº./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº./D. [REDACTED]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011679789 por el que Dº./D. [REDACTED]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

fffffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

ggggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

hhhhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo



Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- ff) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- gg) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1242

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D^a./D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital el documento con nº de registro REGAGE21e00011641271 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de “Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER”.

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *“el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”*.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento *“conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice”*.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

- t) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

- u) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental “A”, se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” es:

- u) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la

progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

- v) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

- w) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

- x) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos “A” en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.



La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra “de”. Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

“1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (...)”

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1243

D. [REDACTED]

**Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED]
[REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital el documento con nº de anotación REGAGE21e00011640982 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia

de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para

proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

mmmmmmmmmmmmmm) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

nnnnnnnnnnnnnn) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

ooooooooooooo) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

pppppppppppppp) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

qqqqqqqqqqqqq) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

rrrrrrrrrrrrrr) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

sssssssssssss) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ttttttttttttt) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

uuuuuuuuuuuuu) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

jjjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

kkkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

llllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, ***y a la normativa estatal de carácter básico***, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire***.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del ***dióxido de nitrógeno***, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

- i) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;
- j) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:



El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

- y) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.
- z) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.
- aa) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la medida principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.
- bb) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- cc) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.
- dd) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio



climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

- q) la seguridad jurídica con una regulación detallada;
- r) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;
- s) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;
- t) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la Memoria de Análisis del Impacto Normativo (MAIN)** inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1244

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D^a./D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital el documento con nº de registro REGAGE21e00011641769 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido

mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de “Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER”.

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *“el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”*.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento *“conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice”*.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

- v) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

- w) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental “A”, se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” es:

- y) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la

progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

- z) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

- aa) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

- bb) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos “A” en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.



La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra “de”. Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

“1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (...)”

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1245

D^a./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a./D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011651455 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

- z) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.



- www) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- xxx) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.
- yyy) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.
- zzz) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *“en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo”*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

“6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:”.

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

www) *“1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad”*, conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

xxx) *“2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de

proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

yyyy) *“6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

zzzz) *“7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

- yy) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- zz) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN)** inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1246

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a./D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011652719 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el

artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- iii) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- jjj) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:



1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

vvvvvvvvvvvvv) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

wwwwwwwwwwww) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

xxxxxxxxxxxxx) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

yyyyyyyyyyyyyy) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

zzzzzzzzzzzzz) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

aaaaaaaaaaaaa) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

bbbbbbbbbbbbbbb) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ccccccccccccc) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ddddddddddddddd) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

nnnnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

ooooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

ppppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de



protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO₂) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO₂ totales del municipio):

- u) clasificación ambiental A: 0,705;
- v) clasificación ambiental: 0,453;
- w) clasificación ambiental C: 0,098;
- x) clasificación ambiental ECO: 0,015;
- y) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*, tal y como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la



circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

[Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.](#)

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico



de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1247

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a./D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011679332 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el

artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- kkk) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- III) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:



1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

eeeeeeeeeeee) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ffffffffffffff) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

gggggggggggggg) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

hhhhhhhhhhhhh) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

iiiiiiiiiii) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

)))))))))) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

kkkkkkkkkkkkkk) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

IIIIIIIIIIIIIIIIII) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

mmmmmmmmmmmmmmmmmm) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

49) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”:

rrrrrrrr)) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”:

ssssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;



tttttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de



protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO₂) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO₂ totales del municipio):

- z) clasificación ambiental A: 0,705;
- aa) clasificación ambiental: 0,453;
- bb) clasificación ambiental C: 0,098;
- cc) clasificación ambiental ECO: 0,015;
- dd) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*, tal y como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la



circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico

de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1248

D./Dª. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D./Dª [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011652390 por el que D./Dª [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las



características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

- cccc) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.
- dddd) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.
- eeee) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.
- ffff) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

- 1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante,

que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *“el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid” “desde el centro hacia fuera”*, constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio

Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en “Madrid 360”, la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360” no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

“El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental “Madrid 360” la línea de subvenciones “1. Movilidad Sostenible” destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

(...)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000



9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000
-----------	------------	------------	-----------	-----------	-----------	------------

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

mmm) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

nnn) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se

implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

nnnnnnnnnnnnnn) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

oooooooooooooooo) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

ppppppppppppppp) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

qqqqqqqqqqqqqqq) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

rrrrrrrrrrrrrrr) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

sssssssssssssss) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ttttttttttttttt) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

uuuuuuuuuuuuuuu) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

vvvvvvvvvvvvvvv) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

uuuuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

vvvvvvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

wwwwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

xxxxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, ***y a la normativa estatal de carácter básico***, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire***.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del ***dióxido de nitrógeno***, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.



4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1249

D./D^a [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011653316 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo

2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyyyyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más



contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

zzzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

aaaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

bbbbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *“medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”*. Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *“tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida”*.

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

- yy) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;
- zz) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el*

ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

aaa) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;*

bbb) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

ccc) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean

transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

- u) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;
- v) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

“a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto



en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

“e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.”

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a)** de la OMS recogida por el Proyecto normativo.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1250

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011679249 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

- aa) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.
- aaaaa) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con



discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

bbbbbb) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

cccccc) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

dddddd) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *“en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo”*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

“6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:”.

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

aaaaaa) *“1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad”*, conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

bbbbbb) *“2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con

movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

cccc) *“6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

dddd) *“7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

- aaa) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- bbb) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN)** inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1251

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a./D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011653907 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud

pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- ooo) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- ppp) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:



1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

wwwwwwwwwwwwww) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

xxxxxxxxxxxxxx) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

yyyyyyyyyyyyyy) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

zzzzzzzzzzzzzz) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

aaaaaaaaaaaaaa) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.



bbbbbbbbbbbbbb) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ccccccccccccc) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ddddddddddddd) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

eeeeeeeeeeeeeee) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ccccccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

ddddddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

eeeeeeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;



fffffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de



protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO₂) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO₂ totales del municipio):

- ee) clasificación ambiental A: 0,705;
- ff) clasificación ambiental: 0,453;
- gg) clasificación ambiental C: 0,098;
- hh) clasificación ambiental ECO: 0,015;
- ii) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*, tal y como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la



circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

[Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.](#)

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico



de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1252

D./Dª [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011653984 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la

protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “*proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo*”.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

gggggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más



contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

hhhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

iiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

jjjjjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.



El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circumscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

- 1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.



2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1253

Dº./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº./D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011654682 por el que Dº./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

llllllllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

mmmmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

nnnnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, ***y a la normativa estatal de carácter básico***, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire***.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del ***dióxido de nitrógeno***, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo



Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- hh) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- ii) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

- gg) “*tener por objeto un uso familiar*” es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;
- hh) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;
- ii) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;



- jj) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de “Madrid ZBE”, desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1254

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a./D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011655307 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el

artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

qqq) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

rrr) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:



1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ffffffffffffff) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ggggggggggggggg) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

hhhhhhhhhhhhhhh) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

iiiiiiiiiiiiiii) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

jjjjjjjjjjjjjjj) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.



kkkkkkkkkkkkkkk) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

lllllllllllllll) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

mmmmmmmmmmmmmmmm) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

nnnnnnnnnnnnnnnn) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooooooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

ppppppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

qqqqqqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

rrrrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

6ª) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los



problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO₂) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO₂ totales del municipio):

- jj) clasificación ambiental A: 0,705;
- kk) clasificación ambiental: 0,453;
- ll) clasificación ambiental C: 0,098;
- mm) clasificación ambiental ECO: 0,015;
- nn) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*, tal y como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo

no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1255

D. [REDACTED]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011655624 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos:

“Artículo 49.1 de la OMS. El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

“Artículo 7. de la LTSV. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

“Artículo 39.4 de la LTSV. Normas generales.

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

“Artículo 40 de la LTSV. Prohibiciones.

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización”.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

- x) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.
- y) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

- z) La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.
- aa) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.
- bb) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

- kk) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;
- ll) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;
- mm) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la



protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

- nn) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;
- oo) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;
- pp) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica la OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuade de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

- o) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo

de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

- p) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.
- q) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.
- r) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.
- s) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.
- t) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.
- u) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda de estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1256

Dº./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº./D. [REDACTED]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011656373 por el que Dº./D. [REDACTED]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

sssssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

ttttttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

uuuuuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

vvvvvvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo



Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- jj) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- kk) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1257

D./D^a [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011656719 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo

2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

wwwwwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más



contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

xxxxxxxxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

yyyyyyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

zzzzzzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.



3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *“medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”*. Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *“tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida”*.

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

ddd) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

eee) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con*

discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

fff) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;*

ggg) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

hhh) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean



transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

- w) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;
- x) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

“a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto



en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

“e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.”

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a)** de la OMS recogida por el Proyecto normativo.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1258

[REDACTED] en representación de SACYR CONCESIONES PARTICIPADAS V, S.L. y de SACYR CONSTRUCCIÓN APARCAMIENTOS JUAN ESPLANDIU, S.L

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] en representación de SACYR CONSTRUCCIÓN APARCAMIENTOS VIRGEN DEL ROMERO, S.L y de SACYR CONSTRUCCIÓN APARCAMIENTOS JUAN ESPLANDIU, S.L al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011678674 por el que D. [REDACTED] en representación de SACYR CONSTRUCCIÓN APARCAMIENTOS VIRGEN DEL ROMERO, S.L y de SACYR CONSTRUCCIÓN APARCAMIENTOS JUAN ESPLANDIU, S.L formula alegaciones al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública comprendido entre el 30 de mayo y el 29 de junio de 2021, ambos inclusive.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: *“Mantenimiento en el proyecto de un sistema de optimización y aprovechamiento de plazas de aparcamiento no enajenadas en los aparcamientos de residentes de gestión indirecta”*

En calidad de concesionario del aparcamiento municipal de Virgen del Romero y del aparcamiento municipal Juan Esplandiú, expone que *“las previsiones contempladas tanto en los Estudios de viabilidad aprobados por el Ayuntamiento, como en los PEFs de los Contratos (del citado contrato de concesión) han quedado muy lejos de cumplirse como consecuencia de una extraordinaria baja demanda de plazas de los Aparcamientos. Los Aparcamientos estaban configurados para uso de residentes; esto es, las plazas debían cederse, en régimen de concesión, a los vecinos de su área de influencia para su uso y disfrute durante un determinado número de años. No obstante lo anterior, la realidad es que, a fecha de hoy (casi 15 años tras su adjudicación) únicamente se ha cedido el uso del 50% del total de las plazas que componen sendos Aparcamientos.... La Ordenanza de Movilidad de 5 de octubre de 2018 establecía un sistema para optimizar esas plazas no enajenadas; no tiene sentido mantener “vacías”, pero sin*

posibilidad de uso y explotación el 50% de las plazas de un aparcamiento pudiendo existir una demanda y un servicio que beneficiaría no sólo al ciudadano, sino también ayudaría a amortizar el coste de la obra pública, tanto en sus costes financieros como los costes de operación y mantenimiento. Es por ello que a esta parte interesa que en el nuevo Proyecto se mantenga el sistema previsto en la vigente Ordenanza de Movilidad de 5 de octubre de 2018 o un sistema similar que permita la explotación y utilización de los aparcamientos de gestión indirecta como los de mis representadas. Pero no solo es un interés particular, sino que conviene al interés público que los usuarios potenciales de esos aparcamientos tengan uno o varios servicios que ahora no disponen, pudiendo tenerlos tan sólo con la previsión municipal”.

Se desestima por los siguientes motivos:

El informe de la Asesoría jurídica del Ayuntamiento de Madrid con número de expediente 204/2020/145 SR (2019/00205), emitido sobre la propuesta de MODIFICACIÓN DE LA “CONCESIÓN DEL APARCAMIENTO MUNICIPAL LUNA TUDESCOS PARA EL SOMETIMIENTO A LA ORDENANZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE 5 DE OCTUBRE DE 2018” se pronuncia en contra de la modificación propuesta por entender que: **“no resulta acreditado, ni el interés público subyacente en la modificación propuesta, ni tampoco que no constituya una alteración esencial de las condiciones de la licitación, en los términos anteriormente indicados, así como que por contra la modificación puede constituir una alteración del régimen económico prohibido por la Ordenanza para aplicar el nuevo régimen a los aparcamientos anteriores a su entrada en vigor.”**

En su argumentación señala el citado informe que:

“Como ya se indicó en el informe de esta Asesoría Jurídica emitido al borrador de Proyecto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible con fecha 16 de mayo de 2018, “dado que existen aparcamientos en diferentes regímenes de gestión de servicio público (directa e indirecta) la regulación que se realiza en la presente Ordenanza no debe afectar a la configuración jurídica de las distintas situaciones que ya están consolidadas. Así, por ejemplo, en los aparcamientos de gestión indirecta, la Ordenanza no puede afectar a aspectos contractuales de la relación entre Ayuntamiento y concesionario. De otro modo la aplicación efectiva de la Ordenanza requeriría una eventual modificación contractual que será posible conforme a Derecho en función del régimen jurídico aplicable a cada uno de los distintos contratos”. Por tanto, la adhesión a la regulación de la OMS de los aparcamientos concesionados con anterioridad a la entrada en vigor de la misma no puede suponer desconocer los requisitos que para una modificación contractual recojan los pliegos o la legislación aplicable a la concesión...

...Teniendo en cuenta la fecha de adjudicación de la concesión, los requisitos que, de conformidad con la normativa contractual y la jurisprudencia aplicable a la misma, deben concurrir para que proceda la modificación del contrato son fundamentalmente: la existencia de un interés público en la modificación, y que ésta no implique la alteración de una condición sustancial de la licitación.

Respecto al interés público ... el hecho de que la OMS permita con carácter general la adhesión voluntaria a su régimen no implica per se la existencia de un interés público en la modificación del contrato en concreto; la solicitud del contratista solo demuestra un interés particular del mismo, pero no la existencia del interés público que debe darse en la modificación con arreglo a la legislación aplicable a la concesión y que es lo que permite que la Administración utilice esta prerrogativa...

*Respecto a la no alternación de las condiciones esenciales de la licitación... la OMS establece de forma taxativa en el punto 1º de la Disposición adicional segunda que **la adhesión a la nueva regulación debe hacerse manteniendo inalterado el régimen económico previo del contrato** y así exige en su punto 3º que el solicitante presente declaración expresa que acredite que se mantiene inalterado el régimen económico previo. **Es decir, que la propia Ordenanza considera condición esencial el régimen económico establecido en el pliego.** Pues bien, en la regulación contenida en la Ordenanza se advierte de entrada, sin necesidad de mayor análisis, que se permite al concesionario, previa autorización del órgano competente, por ejemplo en el artículo 119 de la misma, la realización de actividades complementarias y accesorias (como lavado de vehículos, determinadas reparaciones de los mismos, actividades e instalaciones vinculadas a la distribución urbana de mercancías, incluyendo la distribución activa micrologística y la entrega y recogida mediante buzones y consignas en espacios especialmente habilitados para ello, instalación de soportes publicitarios, e impresión publicitaria en el reverso de los resguardos, instalación de máquinas expendedoras, y otras actividades y servicios previa autorización del órgano municipal competente), todos ellos servicios diferentes del que constituye la finalidad propia del aparcamiento concedido.*

En definitiva, se posibilita a través de la modificación pretendida la prestación de servicios por el concesionario que a través del pliego actualmente vigente no tendría la posibilidad de prestar y que pueden constituir una fuente alternativa de ingresos al fundamental de la concesión, cual es el derivado del estacionamiento de vehículos, sin que además se haya cuantificado la entidad económica que conllevaría dicha posibilidad, cuantificación que resulta imprescindible a la hora de valorar si la modificación que se pretende altera o no de forma esencial el régimen económico de la concesión, sin que el recurso a un posterior reequilibrio en caso afirmativo pueda subsanar este defecto, pues la determinación de la entidad de la modificación es un presupuesto previo para determinar su procedencia.

Por tanto, hay que tener claro que la OMS en ningún caso permite, porque no puede hacerlo, una modificación de los contratos al margen de los requisitos legales y criterios jurisprudenciales exigidos para ello y que deben resultar acreditados en todo expediente de modificación, acreditación que no se produce en el caso que nos ocupa, donde además cabe deducir que se puede alterar el régimen económico previo del contrato, circunstancia expresamente prohibida en la propia Ordenanza”.

A la luz del informe, reproducido de forma parcial, emitido por la Asesoría jurídica del Ayuntamiento de Madrid en un expediente de adhesión a la OMS en virtud de la Disposición Adicional 2ª de la vigente OMS, cabe concluir que la citada Disposición no permitiría la modificación propuesta por el concesionario que pretende un cambio del sistema de gestión de plazas de residentes (de cesiones de derecho de uso a gestión de abonos de media y larga duración), dado que su pretensión constituye una modificación sustancial de las condiciones iniciales de licitación. Todo ello sin perjuicio de la necesidad de acreditar la existencia de un interés público que fundamente dicha modificación.

Por todo ello **se desestima la alegación**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial para incluir los argumentos expuestos en esta contestación.



2ª) Alegación: La supresión de la disposición Adicional Segunda, contraviene también los principios y estrategia diseñada por la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, que se publicó el 21 de mayo de 2021. El artículo 118 de la Ordenanza de Movilidad vigente permite instalar a costa de los residentes puntos de recarga, contratar con un gestor de carga el acceso y uso de la red así como el consumo energético. De igual modo el artículo 119 de la Ordenanza de Movilidad vigente permite contratar el arrendamiento de espacio para el estacionamiento de bicicletas y vehículos de movilidad urbana así como el servicio de carga de estos vehículos y sus baterías

Contestación:

1. La supresión del contenido actualmente vigente de la Disposición adicional 2ª de la OMS no implica en modo alguno que los contratos de concesión de servicios de aparcamientos públicos municipales actualmente vigentes no puedan ser objeto de una modificación contractual para introducir nuevos usos, a la luz de la normativa contractual que les resulte de aplicación y a los pliegos que regulan el contrato. No hay que olvidar que la regulación reglamentaria contenida en la OMS no puede en modo alguno alterar las previsiones legales contenidas en la ley de contratos vigente en el momento de la licitación.

En contra de lo que se argumenta expuesta en la alegación, introducir el uso de recarga eléctrica y otros usos como estacionamiento de bicicletas es posible vía modificación de la concesión, siempre que se acrediten los requisitos necesarios para ello en la normativa contractual por la que se rige la concesión y lo previsto en los respectivos pliegos si contuvieran alguna mención al respecto.

2. La eliminación del contenido actualmente vigente de la Disposición adicional 2ª de la OMS no supone infracción alguna de los artículos 3.a) y 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética por los siguientes motivos:

La instalación de puntos de recarga de los vehículos eléctricos es una obligación establecida en la normativa estatal sobre construcción, en el Código Técnico de Edificación, así como en la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante OCAS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 30 de marzo de 2021 (BOCM de 16 de abril), cuyo apartado III de su preámbulo señala que:

“Así mismo, con el objeto de minimizar las emisiones contaminantes producto de la combustión en la movilidad, se promueve el uso de vehículos eléctricos, de modo que los nuevos aparcamientos y los que realicen reformas importantes deberán estar dotados de infraestructuras mínimas de recarga. Además, para el año 2024 se exigirá que todos los aparcamientos de edificios de uso distinto al residencial privado que cuenten con un determinado número de plazas también dispongan de, al menos, una estación de recarga”.

La citada OCAS regula la implantación de infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos en los aparcamientos en los artículos 41.d), 43.2, 45.2.

La Ordenanza de Movilidad Sostenible tan solo:



- a) regula la exigencia de puntos de recarga eléctrica en las plazas gestionadas mediante “abonos de movilidad sostenible” del artículo 117.2 de la vigente OMS;
- b) somete a autorización municipal la instalación de puntos de recarga eléctrica en las plazas de los aparcamientos municipales en el artículo 118 de la vigente OMS;
- c) por tanto, no establece la obligación de disponer de una determinada dotación, dado que se trata de una materia objeto de regulación en la normativa técnica sectorial estatal sobre edificación, completada e incrementada por los artículos 41.d), 43.2, 45.2 de la OCAS.

3. Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la OMS para fomentar la instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos mediante la concesión de subvenciones, dado que es una facultad que puede ejercer en los términos establecidos en la legislación aplicable y que no deriva de la aplicación de la OMS por lo que, en puridad, no sería necesario recoger los costes derivados de dichas subvenciones en el análisis del impacto presupuestario.

En este sentido debe destacarse que el Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental “Madrid 360” la línea de subvenciones “1. Movilidad Sostenible” destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

El PES 2021-2023 contempla la concesión de 2 millones de euros en 2022, 5 millones de euros en 2022 y otros 5 millones de euros en 2023 para la instalación de puntos de recarga eléctrica de vehículos.

Por todo ello **se desestima la alegación**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial para incluir los argumentos expuestos en esta contestación.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1259

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D^a./D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011656838 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido

mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de “Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER”.

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *“el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”*.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento *“conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice”*.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

- cc) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

- dd) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental “A”, se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” es:

- cc) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la

progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

- dd) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

- ee) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

- ff) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos “A” en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.



La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra “de”. Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

“1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (...)”

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES Nº 1260

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro del Ministerio Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro electrónico REGAGE21e00011657222 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación, se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia



de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para

proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

oooooooooooooooo) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

pppppppppppppppp) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

qqqqqqqqqqqqqqq) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

rrrrrrrrrrrrrrrr) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ssssssssssssssss) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

tttttttttttttttt) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

uuuuuuuuuuuuuuu) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

vvvvvvvvvvvvvvvv) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

wwwwwwwwwwwwwww) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- qq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- rr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- ss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- tt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los



compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

- k) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;
- l) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa



como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

- ee) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.
- ff) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.
- gg) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.
- hh) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- ii) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.
- jj) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultados de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:



- u) la seguridad jurídica con una regulación detallada;
- v) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;
- w) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;
- x) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1261

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011657426 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

- bb) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.



eeee) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

ffff) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

gggg) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

hhhh) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *“en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo”*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

“6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:”.

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

eeee) *“1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad”*, conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

ffff) *“2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de

proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

ggggg) “6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;” conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

hhhhh) “7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización” conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

ccc) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

ddd) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las

personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN)** inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1262

D^a./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a./D. [REDACTED]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011678653 por el [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

- cc) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

iiiiii) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

jjjjjj) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

kkkkk) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

lllll) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *“en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo”*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

“6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:”.

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

iiiiii) *“1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad”*, conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

jjjjjj) *“2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de

proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

kkkkk) *“6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

lllll) *“7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

eee) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

fff) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN)** inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1263

Dª/D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª/D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011657693 por el que Dª/D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del

aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

sss) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

ttt) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.



2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “*proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo*”.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

xxxxxxxxxxxxxxxxx) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

yyyyyyyyyyyyyyyyy) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

zzzzzzzzzzzzzzzz) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

aaaaaaaaaaaaaaaaa) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

bbbbbbbbbbbbbbbbbb) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.



cccccccccccccc) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

dddddddddddddd) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

eeeeeeeeeeeeeee) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

fffffffffffffff) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

bbbbbbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

ccccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

dddddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.



Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO₂ (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO₂ total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO₂ en la ciudad, que muestra *“la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO₂ se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”*:

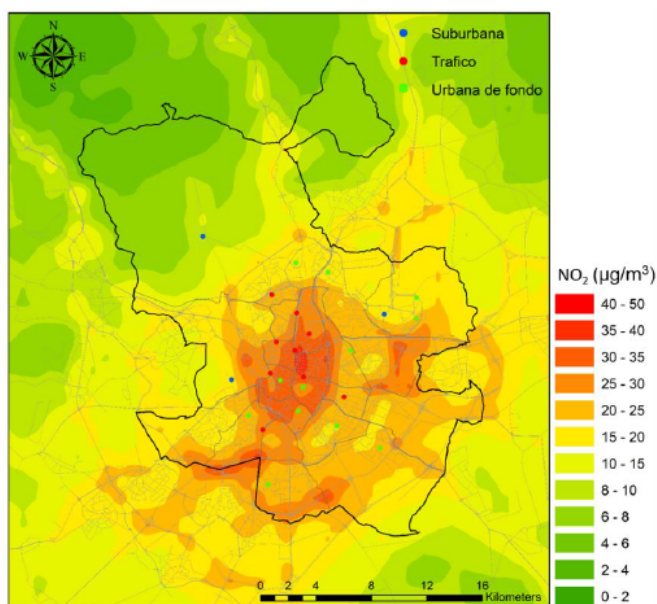


Figura 2. Concentración media anual de NO₂ año base

Como señala el citado “Plan A” en sus páginas 58 y 59: *“los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio”*.

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental “A” a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m³ en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m³.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de



la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que puede superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia



en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1264

D./Dª. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D./Dª [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011658923 por el que D./Dª [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las



características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

gggg) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

hhhh) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.

iiii) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

jjjj) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante,

que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *“el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid” “desde el centro hacia fuera”*, constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio



Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en “Madrid 360”, la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360” no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

“El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental “Madrid 360” la línea de subvenciones “1. Movilidad Sostenible” destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

(...)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000



9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000
-----------	------------	------------	-----------	-----------	-----------	------------

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- uuu) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- vvv) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se



implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

gggggggggggggggg) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

hhhhhhhhhhhhhhhh) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

iiiiiiiiiiiiiii) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

jjjjjjjjjjjjjjjj) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

kkkkkkkkkkkkkkk) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

lllllllllllllll) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

mmmmmmmmmmmmmm) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

nnnnnnnnnnnnnnn) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ooooooooooooooooo) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

ffffffffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

ggggggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

hhhhhhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.



3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1265

D./D^a [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011678071 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la

protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “*proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo*”.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:



iiiiiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

jjjjjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

kkkkkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

llllllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.



El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circumscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:



1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1266

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a./D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011658986 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el

artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

www) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

xxx) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:



1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

pppppppppppppppppp) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

qqqqqqqqqqqqqqqq) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

rrrrrrrrrrrrrrrrrr) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

ssssssssssssssssss) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

tttttttttttttttttt) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.



uuuuuuuuuuuuuuuu) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

vvvvvvvvvvvvvvvv) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

wwwwwwwwwwwwwwww) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

xxxxxxxxxxxxxxxxxx) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmmmmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

nnnnnnnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

ooooooooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

pppppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los



problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO₂) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO₂ totales del municipio):

- oo) clasificación ambiental A: 0,705;
- pp) clasificación ambiental: 0,453;
- qq) clasificación ambiental C: 0,098;
- rr) clasificación ambiental ECO: 0,015;
- ss) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*, tal y como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo



no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanza los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1267

D. [REDACTED]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011659440 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos:

“Artículo 49.1 de la OMS. El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

“Artículo 7. de la LTSV. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

“Artículo 39.4 de la LTSV. Normas generales.

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

“Artículo 40 de la LTSV. Prohibiciones.

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización”.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

- ee) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.
- ff) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

- gg) La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.
- hh) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.
- ii) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

- uu) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;
- vv) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;
- ww) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la

protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

- xx) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;
- yy) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;
- zz) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica la OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuade de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

- v) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo

de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

- w) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.
- x) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.
- y) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.
- z) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.
- aa) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.
- bb) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda de estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1268

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a./D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011674812 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud

pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

yyy) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

zzz) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:



1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

yyyyyyyyyyyyyyyyyy) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

zzzzzzzzzzzzzzzz) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

aaaaaaaaaaaaaaaaaa) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

bbbbbbbbbbbbbbbbbb) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

cccccccccccccccccc) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ddddd) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

eeeeee) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ffffff) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

gggggg) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

rrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

sssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;



tttttttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

6ª) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los



problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO₂) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO₂ totales del municipio):

- tt) clasificación ambiental A: 0,705;
- uu) clasificación ambiental: 0,453;
- vv) clasificación ambiental C: 0,098;
- ww) clasificación ambiental ECO: 0,015;
- xx) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*, tal y como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo



no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanza los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1269

D./D^a [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011659729 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la

integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:



uuuuuuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

vvvvvvvvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

wwwwwwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

xxxxxxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.



El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circumscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:



1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1270

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a./D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011659846 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el

artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- aaaa) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- bbbb) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:



1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

hhhhhhhhhhhhhhhhhh) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

iiiiiiiiiiiiiiiiii) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

jjjjjjjjjjjjjjjjjj) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

kkkkkkkkkkkkkkkkk) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

llllllllllllllllll) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

oooooooooooooooooooo) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

pppppppppppppppppp) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyyyyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”:

zzzzzzzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”:

aaaaaaaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;



bbbbbbbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de



protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO₂) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO₂ totales del municipio):

- yy) clasificación ambiental A: 0,705;
- zz) clasificación ambiental: 0,453;
- aaa) clasificación ambiental C: 0,098;
- bbb) clasificación ambiental ECO: 0,015;
- ccc) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*, tal y como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la



circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

[Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.](#)

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico



de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES Nº 1271

DISA PENINSULA, S.L.U.

D. [REDACTED]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] en representación de DISA PENINSULA, S.L.U. al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011671539 por el que D. [REDACTED] en representación de DISA PENINSULA, S.L.U. formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública comprendido entre el 30 de mayo y el 29 de junio de 2021, ambos inclusive.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación 894

Solicita la modificación del perímetro de la ZBEDEP Plaza Elíptica al objeto de que se excluya a la estación de servicio, propiedad de DISA PENINSULA S.L.U., situada en el límite exterior de la ZBEDEP Plaza Elíptica, de la citada zona de bajas emisiones, y que se instale la señalización solicitada así como cualquier otra que el Ayuntamiento de Madrid estime que corresponda.

Plantea la posibilidad de interponer una posible reclamación de responsabilidad patrimonial contra el Ayuntamiento de Madrid si su solicitud no fuera atendida.

El escrito de alegaciones se acompaña de la escritura de poder de representación y de varios documentos vinculados a su solicitud.

Contestación:

1.- A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como “Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección” (en adelante ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten

problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante OCAS).

2.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Plaza Elíptica” responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

3.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la



Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

qqqqqqqqqqqqqqqq) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

rrrrrrrrrrrrrrrrrr) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

ssssssssssssssss) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

tttttttttttttttt) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

uuuuuuuuuuuuuuuuu) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

vvvvvvvvvvvvvvvvvv) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

wwwwwwwwwwwwwwww) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

xxxxxxxxxxxxxxxxxx) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

yyyyyyyyyyyyyyyyyy) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los

relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ccccccccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

ddddddddddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

eeeeeeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

fffffffffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de

efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

4.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- ll) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- mm) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;
- nn) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

5.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

6.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.2 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible regula el ámbito territorial de la ordenación permanente de tráfico Zona



de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica imprescindible para *“proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la mejora de la calidad del aire y la disminución de los efectos negativos del tráfico motorizado”* tal y como establece el artículo 24.1.

Se desestima la alegación que solicita la modificación de la redacción del artículo 24.2 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo para excluir la estación de servicio propiedad de DISA PENÍNSULA S.L.U del perímetro de la ZBEDEP por los siguientes motivos:

- a) porque el ámbito territorial definido en el artículo 24.2 resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.
- b) porque el acceso y salida de los vehículos usuarios de los servicios de la Estación de Servicio Plaza Elíptica DISA PENÍNSULA S.L.U, aun encontrándose dentro del perímetro de la ZBEDEP de “Plaza Elíptica”, podrá seguir realizándose sin que en ningún caso los vehículos sean denunciados simplemente por hacer uso de dicha estación de servicio, ya que las cámaras que realizan las lecturas de las matrículas están situadas después de los accesos a dicha Estación de Servicio. Así pues, ni los accesos desde la A-42 ni los que se produzcan desde la calle Antonio Leiva viniendo desde el norte y girando a la izquierda se verán limitados a hacer uso de esa estación de servicio ni tendrán restringido el acceso a la misma.

No obstante, para mayor información a los potenciales usuarios de la citada Estación de Servicio se informa que sí se podrá reforzar la señalización vertical en los viales indicados de forma que se especifique expresamente que el acceso a dicha Estación de Servicio está permitido.

Como consecuencia de esta alegación **no se produce modificación alguna del Proyecto** inicial de la ordenanza **ni de la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**).



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1272

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011660132 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3



de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

zzzzzzzzzzzzzzzzzz) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

ccccccccccccccccccc) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.



dddddddddddddddddd) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

eeeeeeeeeeeeeeeeeee) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ffffffffffffffffffff) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

gggggggggggggggggg) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

hhhhhhhhhhhhhhhhhh) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ggggggggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

hhhhhhhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

iiiiiiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;



jjjjjjjjjj)) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, por el interior del espacio

delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- oo) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- pp) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;
- qq) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:



Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A".

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1273

Dº./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº./D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011660397 por el que Dº./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los



niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación

medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

iiiiiiiiiiiiiiiiii) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

jjjjjjjjjjjjjjjjjj) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

kkkkkkkkkkkkkkkkkk) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

lllllllllllllllllll) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

mmmmmmmmmmmmmmmmmm) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

nnnnnnnnnnnnnnnnnn) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

oooooooooooooooooooo) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ppppppppppppppppppp) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

qqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkkkkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

lllllllllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

mmmmmmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

nnnnnnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

- m) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;
- n) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.



Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

- kk) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.
- ll) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.
- mm) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la medida principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.
- nn) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- oo) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.
- pp) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultados de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.



La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

- y) la seguridad jurídica con una regulación detallada;
- z) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;
- aa) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;
- bb) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1274

Dº./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº./D [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011660702 por el que Dº./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ooooooooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

ppppppppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

qqqqqqqqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

rrrrrrrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, ***y a la normativa estatal de carácter básico***, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire***.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del ***dióxido de nitrógeno***, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo

Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- rr) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- ss) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

- kk) “*tener por objeto un uso familiar*” es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;
- ll) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;
- mm) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;



nn) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de “Madrid ZBE”, desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1275

D./D^a [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011669934 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley

7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- a) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- b) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la*

Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

- a) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
- b) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
- c) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
- d) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
- e) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
- f) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

h) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

i) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO₂ (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO₂ total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO₂ en la ciudad, que muestra *“la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO₂ se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”*:

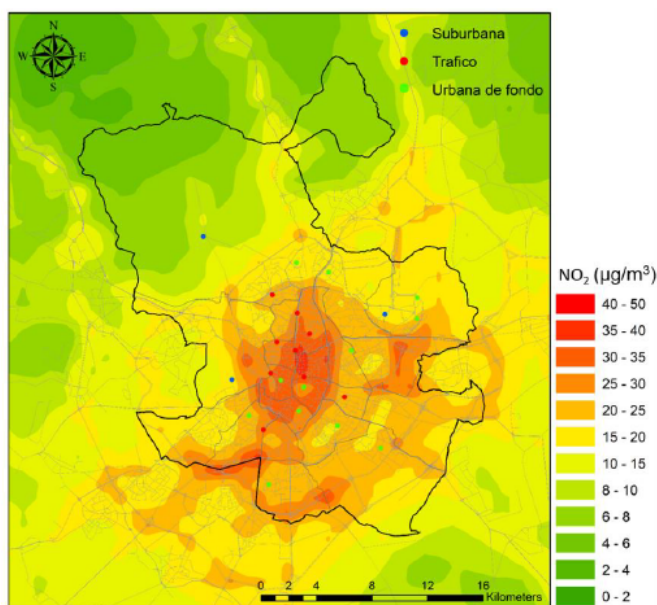


Figura 2. Concentración media anual de NO₂ año base

Como señala el citado “Plan A” en sus páginas 58 y 59: *“los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio”*.



Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental “A” a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m³ en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m³.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que puede superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección



de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

2ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la

equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

j) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

k) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

l) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

m) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

- n) *Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
- o) *Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*
- p) *Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*
- q) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*
- r) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- e) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- f) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- g) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano*

a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

h) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

- a) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

- b) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

- a) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.
- b) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.
- c) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la medida principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.
- d) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- e) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.



- f) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultados de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

- a) la seguridad jurídica con una regulación detallada;
- b) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;
- c) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;
- d) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la Memoria de Análisis del Impacto Normativo (MAIN)** inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1276

Dº./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº./D. [REDACTED]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011661056 por el que Dº./D. [REDACTED]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- i) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- j) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- k) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- l) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, ***y a la normativa estatal de carácter básico***, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire***.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del ***dióxido de nitrógeno***, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas

el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- tt) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- uu) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.



Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1277

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a./D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011661429 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el

artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- c) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- d) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:



1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

s) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

t) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

u) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

v) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

w) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.



x) *Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

y) *Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

z) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*

aa) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- m) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- n) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- o) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*

- p) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de



protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO₂) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO₂ totales del municipio):

- ddd) clasificación ambiental A: 0,705;
- eee) clasificación ambiental: 0,453;
- fff) clasificación ambiental C: 0,098;
- ggg) clasificación ambiental ECO: 0,015;
- hhh) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*, tal y como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la



circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

[Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.](#)

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico



de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1278

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021, tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital el documento con nº de registro REGAGE21e00011669604 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:



1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial,

conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

bb) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

cc) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

dd) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

ee) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ff) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

gg) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

hh) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ii) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

jj) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- q) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- r) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- s) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- t) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, ***y a la normativa estatal de carácter básico***, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire***.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del ***dióxido de nitrógeno***, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

- c) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;
- d) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:



El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

- g) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.
- h) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.
- i) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la medida principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.
- j) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- k) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.
- l) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio



climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

- e) la seguridad jurídica con una regulación detallada;
- f) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;
- g) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;
- h) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la Memoria de Análisis del Impacto Normativo (MAIN)** inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1279

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D^a./D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011661765 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido

mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de “Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER”.

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *“el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”*.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento *“conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice”*.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

- jj) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

- kk) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental “A”, se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” es:

- gg) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la

progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

- hh) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

- ii) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

- jj) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos “A” en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.



La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra “de”. Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

“1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (...)”

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1280

Dª/D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª/D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011661994 por el que Dª/D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del

aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- e) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- f) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “*proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo*”.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

kk) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ll) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

mm) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

nn) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

oo) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

pp) *Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

qq) *Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

rr) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*

ss) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- u) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- v) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- w) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*



- x) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.



Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO₂ (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO₂ total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO₂ en la ciudad, que muestra *“la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO₂ se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”*:

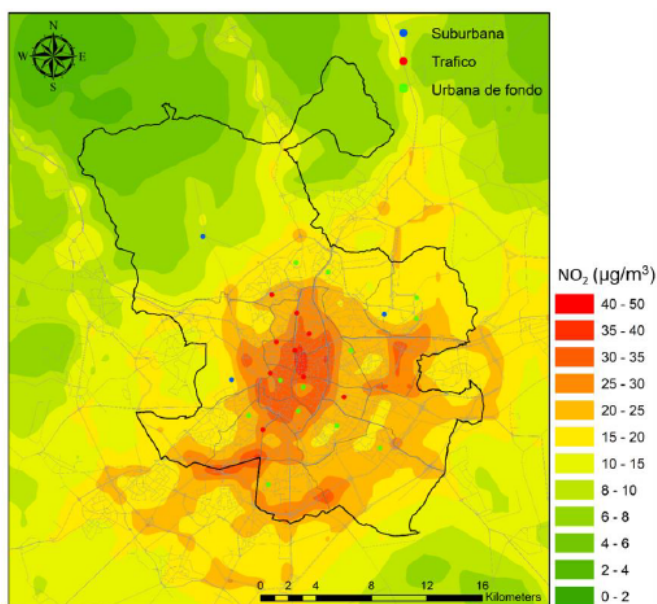


Figura 2. Concentración media anual de NO₂ año base

Como señala el citado “Plan A” en sus páginas 58 y 59: *“los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio”*.

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental “A” a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m³ en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m³.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de

la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que puede superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia



en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1281

D^a [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación digital el documento con nº de registro REGAGE21e00011669226 por el que D^a [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los



niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación

medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

tt) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

uu) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

vv) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

ww) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

xx) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

yy) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

zz) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

aaa) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

bbb) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

y) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

z) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

aa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

bb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

- e) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;
- f) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:



El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

- m) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.
- n) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.
- o) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la medida principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.
- p) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- q) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.
- r) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio



climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

- i) la seguridad jurídica con una regulación detallada;
- j) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;
- k) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;
- l) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la Memoria de Análisis del Impacto Normativo (MAIN)** inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1282

D./D^a. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D./D^a [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011663565 por el que D./D^a [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las



necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

kkkk) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

llll) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.

mmmm) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

nnnn) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante,

que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *“el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid” “desde el centro hacia fuera”*, constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio

Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en “Madrid 360”, la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360” no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

“El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental “Madrid 360” la línea de subvenciones “1. Movilidad Sostenible” destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

(...)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000



9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000
-----------	------------	------------	-----------	-----------	-----------	------------

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- g) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- h) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se

implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ccc) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ddd) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

eee) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

fff) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ggg) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

hhh) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

iii) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

jjj) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

kkk) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- cc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- dd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- ee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- ff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, ***y a la normativa estatal de carácter básico***, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire***.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del ***dióxido de nitrógeno***, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.



4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1283

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a./D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011664322 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el

artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- i) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- j) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

III) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

mmm) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

nnn) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

ooo) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ppp) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.



qqq) *Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

rrr) *Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

sss) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*

ttt) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

gg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

hh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

ii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

- jj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de



protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO₂) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO₂ totales del municipio):

- iii) clasificación ambiental A: 0,705;
- jjj) clasificación ambiental: 0,453;
- kkk) clasificación ambiental C: 0,098;
- lll) clasificación ambiental ECO: 0,015;
- mmm) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*, tal y como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la



circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

[Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.](#)

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico



de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1284

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a./D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011666066 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud



pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- k) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- l) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:



1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

uuu) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

vvv) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

www) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

xxx) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

yyy) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

zzz) *Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

aaaa) *Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

bbbb) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*

cccc) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

ll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

mm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;



nn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de



protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO₂) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO₂ totales del municipio):

nnn)	clasificación ambiental A: 0,705;
ooo)	clasificación ambiental: 0,453;
ppp)	clasificación ambiental C: 0,098;
qqq)	clasificación ambiental ECO: 0,015;
rrr)	clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*, tal y como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la



circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

[Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.](#)

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico



de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1285

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital el documento con nº de registro REGAGE21e00011669038 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los



niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación

medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

dddd) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

eeee) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

ffff) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

gggg) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

hhhh) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

iiii) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

jjjj) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

kkkk) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

llll) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

pp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

qq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

rr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

- g) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;
- h) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:



El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

- s) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.
- t) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.
- u) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la medida principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.
- v) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- w) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.
- x) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio



climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

- m) la seguridad jurídica con una regulación detallada;
- n) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;
- o) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;
- p) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la Memoria de Análisis del Impacto Normativo (MAIN)** inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1286

D./Dª [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011666631 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la

protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “*proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo*”.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- ss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;
- tt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;
- uu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;
- vv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.



El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circumscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:



1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1287

D./D^a [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011667165 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo

2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;



- xx) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- yy) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- zz) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *“medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”*. Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *“tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida”*.

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

- iii) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;
- jjj) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y*

los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

kkk) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;*

III) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

mmm) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican



también a los vehículos empujados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

- y) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;
- z) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

“a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de



Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

“e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.”

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a)** de la OMS recogida por el Proyecto normativo.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1288

D^a./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a./D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011667469 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

- dd) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.



mmmmm) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

nnnnn) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

ooooo) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

ppppp) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *“en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo”*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

“6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:”.

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

mmmmm) *“1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad”*, conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

nnnnn) *“2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de

proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

ooooo) *“6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

ppppp) *“7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

ggg) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

hhh) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las

personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN)** inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1289

Dº./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº./D [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011667830 por el Dº./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- aaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- bbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- ccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- ddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, ***y a la normativa estatal de carácter básico***, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire***.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del ***dióxido de nitrógeno***, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas



el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- vv) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- ww) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

- oo) “*tener por objeto un uso familiar*” es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;
- pp) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;
- qq) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;



- rr) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de “Madrid ZBE”, desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero sí en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1290

Dº./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº./D. [REDACTED]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011668376 por el que Dº./D. [REDACTED]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- eee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- fff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- ggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- hhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, ***y a la normativa estatal de carácter básico***, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire***.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del ***dióxido de nitrógeno***, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas



el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- xx) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- yy) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.



Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1291

D./D^a [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011650357 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así

como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- m) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- n) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de



protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

mmmm) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

nnnn) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

oooo) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

pppp) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.



qqqq) *Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

rrrr) *Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

ssss) *Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

tttt) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*

uuuu) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

jii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

kkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la

mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

- III) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar,



de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO₂) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO₂ totales del municipio):

- sss) clasificación ambiental A: 0,705;
- ttt) clasificación ambiental: 0,453;
- uuu) clasificación ambiental C: 0,098;
- vvv) clasificación ambiental ECO: 0,015;
- www) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*, tal y como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo

no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico



de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.



2ª) Alegación: La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

oooo) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

pppp) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.

qqqq) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

rrrr) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de “Madrid ZBE” desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *“el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid” “desde el centro hacia fuera”*, constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.



Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en “Madrid 360”, la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360” no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

“El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental “Madrid 360” la línea de subvenciones “1. Movilidad Sostenible” destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

(...)

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- o) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- p) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

vvvv) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

www) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

xxxx) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

yyyy) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

zzzz) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.



aaaaa) *Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

bbbbb) *Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

ccccc) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*

ddddd) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

nnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

ooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;



ppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

3ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Plaza Elíptica” responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

eeeeee) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ffffff) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

ggggg) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

hhhhh) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

iiiiii) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

jjjjj) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

kkkkk) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

lllll) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

mmmmm) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

rrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

sss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

ttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento de la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- zz) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- aaa) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;
- bbb) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

Alegación: Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A".

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza



Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.



Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

4ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la

equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

nnnnn) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ooooo) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

ppppp) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

qqqqq) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

rrrrr) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

sssss) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ttttt) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

uuuuu) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

vvvvv) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

uuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

vvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

www) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente

urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

xxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

- i) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa



comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

- j) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

- y) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.
- z) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.
- aa) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la medida principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.
- bb) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.



cc) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

dd) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultados de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

- q) la seguridad jurídica con una regulación detallada;
- r) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;
- s) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;
- t) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la Memoria de Análisis del Impacto Normativo (MAIN)** inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.



5ª) Alegación: La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- q) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- r) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación

ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

wwwww) *Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*

xxxxx) *Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*

yyyyy) *Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

zzzzz) *Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*

aaaaa) *Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

bbbbb) *Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

ccccc) *Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

ddddd) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*

eeeee) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por

los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

zzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

aaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

bbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂),



el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO₂ (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO₂ total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO₂ en la ciudad, que muestra “la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO₂ se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”:

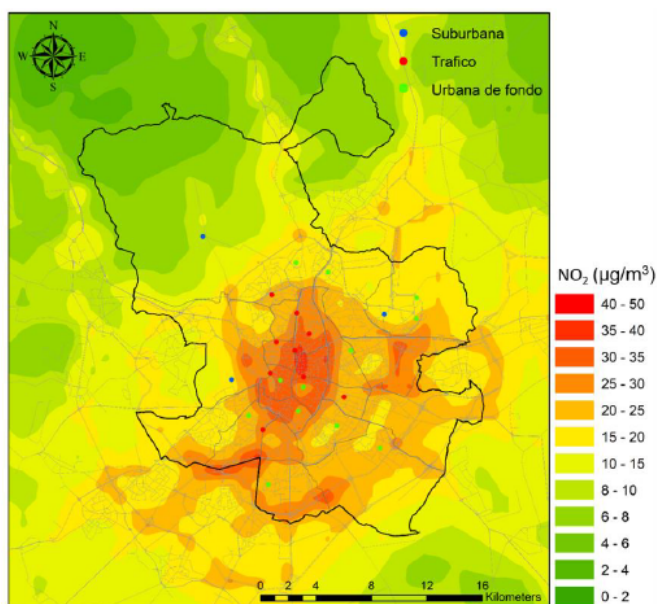


Figura 2. Concentración media anual de NO_2 año base

Como señala el citado “Plan A” en sus páginas 58 y 59: *“los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio”*.

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental “A” a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO_2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/ m^3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/ m^3 .

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de

la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que puede superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Alegación: Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico



de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

6ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de “Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER”.

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *“el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad*

que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento *“conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice”.*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.*

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

- II) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las

medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

mm) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental “A”, se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” es:

kk) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

ll) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

mm) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el

cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

nn) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos “A” en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra “de”. Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

“1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (...)”

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.



Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

7ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “*proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo*”.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

cccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

dddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

eeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

ffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos



en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *“medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”*. Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *“tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida”*.

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

nnn) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación

ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

- ooo) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;
- ppp) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;
- qqq) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;
- rrr) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empujados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección



a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

- aa) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;
- bb) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

“a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

“e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.”

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.**



El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

8ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “*proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo*”.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

gggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

hhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

iiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

jjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.



2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

ccc) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;

ddd) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;



Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del



impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

9ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

“Artículo 49.1 de la OMS. El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

“Artículo 7. de la LTSV. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

“Artículo 39.4 de la LTSV. Normas generales.

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

“Artículo 40 de la LTSV. Prohibiciones.

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización”.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto

normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

- nn) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.
- oo) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

- pp) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.
- qq) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con

movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

- aaa) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;
- bbb) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;
- ccc) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;
- ddd) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;
- eee) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;
- fff) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).



Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

- cc) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.
- dd) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.
- ee) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.
- ff) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.
- gg) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.
- hh) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.



- ii) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda de estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.



Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

10ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

ee) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

qqqqq) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

rrrrr) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

sssss) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

ttttt) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *“en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo”*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

“6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y

comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

qqqqq) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad", conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;*

rrrrr) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.*

sssss) *"6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.*

ttttt) *"7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.*

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

- iii) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.
- jjj) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.



Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.



El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 02 (Familiar) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

11ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “*proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo*”.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

IIII) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

mmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

nnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.



2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- eee) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- fff) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

- ss) “*tener por objeto un uso familiar*” es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;
- tt) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;
- uu) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;
- vv) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de “Madrid ZBE”, desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.



Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

12ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “*proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo*”.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

pppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

qqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

rrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos



en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *“medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”*. Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *“tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida”*.

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

sss) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A



conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

ttt) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículos 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

uuu) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículos 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

vvv) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

www) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empujados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección



a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

- cc) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;
- dd) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

“a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

“e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.”

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.**



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES Nº 1.293

ASOCIACIÓN DE VECINOS CAVAS - LA LATINA

D. [REDACTED]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] ASOCIACIÓN DE VECINOS LAS CAVAS Y COSTANILLAS al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011656766 por el que D. [REDACTED] ASOCIACIÓN DE VECINOS LAS CAVAS Y COSTANILLAS formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública comprendido entre el 30 de mayo y el 29 de junio de 2021, ambos inclusive.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Además de los criterios de potencial contaminante, construcción y masa máxima autorizada (MMA), solicita añadir al artículo 22 apartado 3 punto a) de la ordenanza, un párrafo en el cual se establezca la limitación de acceso a la específica ZBEDEP "por motivos de intensidad de tráfico a una zona".

Hay que tener en cuenta, que la contaminación no solo se produce por temas atmosféricos, sino también por la cantidad de vehículos que concurren a una zona.

Contestación:

Se desestima porque el artículo 22.3 de la OMS regula las medidas a adoptar en la ordenación permanente de tráfico de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante ZBEDEP) para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de



las emisiones contaminantes del tráfico motorizado. La creación de una zona de bajas emisiones debe ser objeto de regulación mediante ordenanza municipal por afectar a los derechos y deberes de los ciudadanos.

El Ayuntamiento de Madrid, entre sus competencias en materia de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial dispone de facultades de regulación y ordenación de tráfico por motivos de intensidad del tráfico atribuidas expresamente por el artículo 7 de la LTSV y los artículos 38 a 40 de la LCREM.

Estas competencias se ejercen de forma continuada por la Policía Municipal y los Agentes de Movilidad en aplicación directa de la legislación estatal de tráfico y de régimen local especial de Madrid.

En aquellos supuestos en los que se requiera la adopción de medidas extraordinarias y temporales de tráfico la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente regula en su artículo 35 la posibilidad de adoptar restricciones por intensidad del tráfico. El Proyecto normativo propone regular dichos supuestos en el artículo 25 de la OMS con la siguiente redacción propuesta por el Proyecto normativo:

“Artículo 25. Medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión de tráfico.

1. El órgano municipal competente podrá implantar medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad vial, seguridad ciudadana, protección de la integridad de los espacios públicos y privados y prevención de situaciones de grave congestión de tráfico, o cuando se prevean o produzcan grandes concentraciones de personas y/o de vehículos con motivo de celebraciones sociales, políticas, religiosas, concentraciones, eventos deportivos, culturales, comerciales u otros usos económicos y sociales.

2. Las medidas extraordinarias y temporales de restricción del tráfico, de limitación de la velocidad y de prohibición del estacionamiento de vehículos que podrán adoptarse cuando proceda son:

a) La modificación de los límites de velocidad establecidos para la circulación de vehículos en determinadas vías urbanas, travesías y tramos de acceso a la ciudad de Madrid.

b) La prohibición o limitación del estacionamiento de vehículos, con carácter general o de determinados vehículos, en las vías públicas, en determinadas zonas y horarios, así como en el ámbito territorial del SER y, en su caso, en los aparcamientos públicos rotacionales de titularidad municipal.

c) La prohibición total o parcial de circulación en determinadas vías y horarios bien con carácter general o de determinados vehículos.

d) La limitación o modificación de horarios de carga y descarga.

(...)”

No deben confundirse, por tanto, las medidas de ordenación permanente del tráfico para crear una zona de bajas emisiones destinada a la protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, de las medidas ordinarias o extraordinarias de ordenación y regulación del tráfico en los



supuestos de elevada intensidad del tráfico. Son supuestos distintos objeto de una regulación específica en la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

2ª) Alegación. Artículo 23.3.d).3º) OMS. ZBEDEP Distrito Centro

Expone la supresión del apartado 3.d).3º), es decir, prohibir el acceso a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro a los comerciantes, y a las personas invitadas por estos.

Contestación:

1. La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de :

- a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”.
- b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad, mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”.
- c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”.
- d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP, que se crearían si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.
- e) necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento de la normativa europea, como la Directiva 2008/50/ce del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa de carácter básico, como la Ley 34 /2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante LCA).

Por lo tanto se han creado dos nuevas zonas de especial protección, Distrito Centro y Plaza Elíptica, donde

La creación de “Madrid ZBE” y de las ZBEDEP “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica” se adopta normativamente en desarrollo de los planes y estrategias municipales para mejorar la calidad



del aire , concretamente del “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” y de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

2. Partiendo de la base y de la experiencia previa acumulada durante la vigencia de la Zona de Bajas Emisiones Madrid Central, anulada por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid como consecuencia de determinados defectos formales en su tramitación, la presente ordenanza crea una nueva ordenación permanente de tráfico orientada igualmente a proteger la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire, bajo la forma de ZBEDEP con la denominación Distrito Centro, en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en dicha Zona a los residentes.

3. En este sentido, el Proyecto normativo toma en consideración las especiales circunstancias del Distrito Centro, tanto en materia de contaminación ambiental como de la intensa demanda de uso del espacio público.

En relación a la necesidad de ordenación del espacio público el Proyecto normativo, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, considera adecuado permitir el acceso de los vehículos de los vehículos turismo que indiquen las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior del Distrito Centro y los de las personas invitadas por éstos, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y a las normas de gestión del anexo III.

4. Con ello se pretende poner en valor el papel de desarrollo socioeconómico que desempeñan las empresas y los autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior del Distrito Centro, al objeto de incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro.

Su acceso para el desarrollo de su actividad no debe suponer un perjuicio en la medida en que:

- a) el Ayuntamiento de Madrid espera incrementar la reducción de las emisiones contaminantes de dióxido de nitrógeno mediante la creación de Madrid ZBE y la ZBEDEP Plaza Elíptica en las que se han establecido restricciones en función de la potencialidad contaminante del vehículo;
- b) el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde en Septiembre del 2019, define el “anillo 2” que identifica con el Distrito Centro, en el que recoge actuaciones complementarias para la mejora de la calidad del aire mediante la peatonalización del entorno de la Puerta del Sol, la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de EMT para comunicar el Distrito Centro de norte a sur y de este a oeste y la creación de una línea circular de autobuses de bajas emisiones que recorra el perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro;
- c) su efecto se ha considerado a la hora de estimar la reducción de emisiones contaminantes derivadas de la implementación de las medidas contempladas en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360;



- a) permite incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP, facilitar el desarrollo de la actividad económica y promover, con ello, su mejor valoración social.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza pero sí de la MAIN.**

3ª) Alegación. Artículo 23. Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro.

Se propone reducir el acceso u circulación de las motos regulado en el apartado 8º, y que permite el acceso de las motos con clasificación ambiental B o C de 7 a 21 horas, para potenciar el uso del transporte público y reducir la contaminación atmosférica y acústica.

Se solicita la modificación del artículo 23.3e) punto 8 en el sentido de que se reduzca el tramo horario del acceso y circulación por la ZBEDEP Distrito Centro a motocicletas, ciclomotores y vehículos de tres ruedas asimilables a ciclomotores, con clasificación ambiental B o C en horario de siete a 21 horas y no hasta las 23 horas como figura en la ordenanza.

Contestación:

Por regla general una motocicleta emite menos gases contaminantes sobre la tierra respecto al coche.

Pero según datos contrastados, las motos generan menos gases contaminantes sobre la atmósfera. Las motocicletas emiten un 50% menos de dióxido de carbono (CO₂), en comparación con otros vehículos motorizados. Además, el total de motos de nuestro país representan casi el 20% del parque de vehículos de nuestro país, pero solo emiten el 0,51 y el 1,85% de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO_x) y de CO₂, respectivamente. Además, si ponemos el foco en una ciudad como Madrid las motos realizan un 8,8% de los recorridos y emiten solo el 0,2% del dióxido de nitrógeno (NO₂), frente a otros vehículos motorizados, que con el 72% de los recorridos emiten un 69,7%.

Y es que cabe destacar que un vehículo como la moto maniobra con mucha más rapidez y puede sortear cualquier atasco con más facilidad que un coche. Las motos suelen pasar menos tiempo emitiendo sustancias contaminantes (entre un 50-70% menos que un coche).

Las motocicletas, ciclomotores y asimilados, con categoría ambiental B o C no están contemplados en la ordenanza como vehículos objeto de medidas restrictivas. La regulación de la presente ordenanza está dirigida a los vehículos más contaminantes y que más partículas emiten a la atmósfera, como son aquellos que carecen de distintivo ambiental.

Por otro lado, con esta regulación se pretende reducir en una hora el horario de acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de las motocicletas, ciclomotores y triciclos que prestan servicios de mensajería y reparto a domicilio, ya que, por Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, de 22 de diciembre de 2020, podían acceder y circular hasta las 23.59h.

La redacción de artículo 23.3.e).8º) de la OMS propuesta por el Proyecto normativo permite el acceso de las motos con clasificación ambiental B y C en horario de siete a veintitrés horas, horario que compatibiliza adecuadamente las necesidades de movilidad de las personas que



necesiten acceder a la ZBEDEP Distrito Centro en moto y las necesidades de distribución de mercancías, incluyendo la entrega de alimentos y cenas a las propias personas residentes de la citada ZBEDEP con el descanso de los vecinos.

Por todo ello, la proporcionalidad y la defensa del interés general que inspiran la normativa, indica que se mantenga el tramo horario establecido en el artículo 23, es decir, de siete a 23 horas.

Por tanto, el horario establecido en la Ordenanza se considera adecuado y permite el cumplimiento de las emisiones establecido en la normativa europea.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

4ª) Alegación:

La llegada de vehículos particulares a las zonas escolares provoca el incremento de la contaminación atmosférica e incrementa la posibilidad de accidentes a los peatones.

Solicitan la retirada del artículo 23.3e) apartado 17 que se refiere a la excepción a la restricción de acceso y circulación por la ZBEDEP Distrito Centro a los “vehículos que accedan para dejar o recoger alumnos de educación infantil y primaria, así como a los alumnos de secundaria cuyas necesidades así lo exijan, en los términos previstos en las disposiciones primera y tercera.”

Contestación:

La presente ordenanza crea una nueva ordenación permanente de tráfico orientada igualmente a proteger la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire, bajo la forma ZBEDEP con la denominación Distrito Centro, en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios.

Se trata además de normas proporcionales porque circunscriben su contenido al ámbito territorial y a las restricciones y prohibiciones imprescindibles para satisfacer los intereses generales citados, recogen excepciones para compatibilizar los derechos individuales que pudieran verse afectados y disponen de regímenes transitorios para que las personas se adapten a su cumplimiento.

Entre las excepciones recogidas en el artículo 23 y en el Anexo III punto 20 de la ordenanza, se encuentra la de dejar y recoger alumnos de educación infantil y primaria. Esta es una reivindicación del sector educativo, concretamente de las escuelas infantiles, colegios de educación infantil y primaria e institutos de secundaria, y los permisos de accesos se limitan a los días lectivos del calendario escolar, entre el 1 de septiembre y el 30 de junio, y desde las siete a las 20 horas del día para el cual se gestione la autorización.

Estamos hablando de niños de corta edad que estudian en un centro escolar que se incluye dentro de la ZBEDCEP Distrito Centro y que por lo tanto no pueden ir por su cuenta hasta el mismo, sino que tiene que llevarlos sus progenitores o tutores. Es lógico, por tanto, que se



permita la actividad de dejarlos y recogerlos del colegio y además se encuadra dentro del espíritu proporcional de la norma y atención al interés general.

El motivo de permitir estos accesos es también por razones de seguridad. Muchos menores no son usuarios del transporte público, y deben estar acompañados de adultos, y no todas las instalaciones dotacionales educativas disponen de un transporte público en la propia puerta del mismo, por lo que se considera adecuado que los padres del alumnado puedan acceder al mismo, siempre y cuando cumplan con la normativa estatal y municipal de tráfico, circulación y seguridad vial en cuanto a la parada o estacionamiento en la zona para dejar y recoger a los alumnos. El incumplimiento de la normativa es sancionado conforme a la LTSV.

Además hay que tener en cuenta que parte del alumnado de colegios situados en el centro no son residentes en el Distrito Centro, si no en otros distritos o, incluso, fuera del término municipal, por lo que en ocasiones no se dispone de otro medio de transporte que el vehículos privado.

El acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de los vehículos, recogido en el artículo 23.3.d).17ª de la OMS propuesto por el Proyecto normativo, para dejar o recoger alumnos de educación infantil y primaria, así como a los alumnos de secundaria cuyas necesidades así lo exijan, en los términos previstos en las disposiciones transitorias primera y tercera no debe suponer un perjuicio en la medida en que:

- a) satisface el principio de legalidad en la medida en que tiene por objeto facilitar el acceso de los menores a los centros educativos para la protección de los derechos de los menores de edad, acceso que por las necesidades propias del cuidado del menor debe realizarse mediante el acompañamiento de padres, familiares o personas adultas autorizadas para ello en los centros de educación infantil y primaria;
- b) satisface el principio de necesidad porque la autorización se limita a los supuestos estrictamente necesarios: es decir, para el acompañamiento de los menores de los centros de educación infantil y primaria, así como aquellos alumnos de educación secundaria cuyas necesidades así lo exijan (menores con discapacidad, con movilidad reducida, con movilidad funcional, o cualquier menor que por sus circunstancias personales así lo requiera);
- c) satisface el principio de proporcionalidad porque: el acceso de los vehículos está sujeto al cumplimiento de los requisitos de clasificación ambiental de los ismos según se potencial contaminante en los términos previstos en los artículos 21 y 23 y las disposiciones transitorias primera y tercera (apartado 5.d de la disposición transitoria tercera) y ; el acceso se circunscribe a los días lectivos del calendario escolar establecido por la Administración educativa comprendido entre el 1 de septiembre y el 30 de junio (apartado primero punto 20 del anexo III de la OMS);
- d) el Ayuntamiento de Madrid espera incrementar la reducción de las emisiones contaminantes de dióxido de nitrógeno mediante la creación de Madrid ZBE y la ZBEDEP Plaza Elíptica en las que se han establecido restricciones en función de la potencialidad contaminante del vehículo;
- e) el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde en Septiembre del 2019, define el “anillo 2” que identifica con el Distrito Centro,

en el que recoge actuaciones complementarias para la mejora de la calidad del aire mediante la peatonalización del entorno de la Puerta del Sol, la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de EMT para comunicar el Distrito Centro de norte a sur y de este a oeste y la creación de una línea circular de autobuses de bajas emisiones que recorra el perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro;

- f) su efecto se ha considerado a la hora de estimar la reducción de emisiones contaminantes derivadas de la implementación de las medidas contempladas en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, por lo que permitiendo el acceso en estas circunstancias se sigue dando puntual cumplimiento a los objetivos medioambientales previstos en la Ordenanza.
- g) permite incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP, facilitar el desarrollo de la actividad educativa y promover, con ello, su mejor valoración social.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

5ª) Alegación:

Con todo el transporte público que existe en el D. Centro, no es necesario entrar al mismo con vehículo privado. El paso de vehículos deriva en un debilitamiento de la calidad de los espacios públicos y se desincentiva la peatonalización.

Solicita la retirada del artículo 23.3e) 18 que se refiere a la excepción para el acceso y circulación por la ZBEDEP Distrito Centro a los “vehículos de trabajadores de establecimientos del interior de la ZBEDEP Distrito Centro con horario nocturno, cuando el horario de entrada o salida del lugar de trabajo esté comprendido entre las cero horas y las seis horas y treinta minutos.”

Contestación:

La presente ordenanza crea una nueva ordenación permanente de tráfico orientada igualmente a proteger la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire, bajo la forma ZBEDEP con la denominación Distrito Centro, en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios.

Se trata además de normas proporcionales porque circunscriben su contenido al ámbito territorial y a las restricciones y prohibiciones imprescindibles para satisfacer los intereses generales citados, recogen excepciones para compatibilizar los derechos individuales que pudieran verse afectados y disponen de regímenes transitorios para que las personas se adapten a su cumplimiento.

La excepción realizada en el artículo 23 y el Anexo III punto 21 de la ordenanza a los trabajadores en horario nocturno, tiene su justificación precisamente en la falta de transporte público en las horas de la madrugada y en asegurar a estos trabajadores una entrada y salida de su lugar de trabajo.

El Metro de Madrid permanece cerrado al público entre las 1.30 y las 6:00 horas, por lo que no se podría acceder a dicha zona en transporte público a los trabajadores que así lo requiriesen.

El Ayuntamiento de Madrid ofrece a través del servicio nocturno de la EMT, popularmente conocido como “búhos”, un amplio servicio de transporte que puede resultar insuficiente para determinados trabajadores nocturnos, por lo que dicho servicio puede no cubrir las necesidades de la totalidad de los trabajadores que desempeñan su jornada laboral en horario nocturno.

Además, muchos de los trabajadores pueden residir fuera del término municipal de Madrid, lo que complicaría aún más el traslado de estas personas.

Las condiciones de la autorización se establecen en el Anexo III de la ordenanza y los interesados deberán aportar Contrato de trabajo y nómina, además de documento del empleador con el horario del trabajador. Solo podrán gestionar el acceso de un único vehículo de clase turismo, ciclomotor, motocicleta y vehículos de tres ruedas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

6º) Alegación:

“Artículo 48. Bicicletas, vehículos de movilidad personal, ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas asimiladas a ciclomotores o a motocicletas. 2. Los ciclomotores, las motocicletas y los vehículos de dos o tres ruedas asimiladas a ciclomotores o a motocicletas se estacionarán dando cumplimiento a las siguientes reglas: c) Se prohíbe el estacionamiento de estos vehículos en los siguientes espacios:

Propuesta. - Incluir un punto 8. Con la siguiente redacción: 8) zona de “orejas” en confluencia de dos aceras que hagan esquina.

Justificación. - Son puntos donde el aparcamiento imposibilita el tránsito peatonal y la visibilidad de los vehículos.

Contestación:

En relación a su alegación sobre el artículo 48, se estima parcialmente la misma indicando que, con el fin de regular y ordenar el estacionamiento en los distintos espacios urbanos, dentro del artículo 48 indicado se establecen una serie de requisitos y limitaciones para proceder a la ordenación y regulación del estacionamiento que se produce en aceras de bicicletas, vehículos de movilidad personal, motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas, para así garantizar la seguridad vial de peatones y resto de vehículos, y ordenar la necesaria convivencia de los distintos modos de transporte que actualmente son utilizados por los ciudadanos.

Las zonas de “orejetas” en esquina se incluyen dentro de estas limitaciones al estacionamiento en aceras, por lo que no procede incluir ninguna limitación exclusiva para dichos espacios.

Se **estima parcialmente la alegación relativa a las orejas** en la medida en que el supuesto de hecho solicitado se encuentra ya incluido en la medida en que se prohíbe el estacionamiento de motos allá donde se incumpla cualquiera de las condiciones de artículo 48.2.b) de la OMS, que incluye la exigencia de un ancho libre de paso de tres metros (apartado 4º) o una distancia mínima de dos metros a los encaminamientos tacto visuales (apartado 5º).



Por otro lado debe recordarse que el artículo 48.2.c).6º) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, prohíbe el estacionamiento “sobre ampliaciones provisionales de aceras”. Y que el artículo 48.2.c).7º) prohíbe expresamente el estacionamiento de motos en zonas peatonales que no sean aceras, salvo que lo permita expresamente la señalización. **Por ello no se requiere modificación alguna de Proyecto**

Asimismo debe señalarse que dentro de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 se incrementarán las reservas de estacionamiento exclusivas para motos, bicis y vehículos de movilidad personal en todos los distritos con el fin de mejorar el uso de los espacios peatonales destinándolos principalmente al peatón.

Por todo ello **se estima la alegación, pero la misma no da lugar a modificación alguna** del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

7º) Alegación:

“Artículo 52. Autorización de estacionamiento. 1.Residentes. Las autorizaciones se otorgarán previa solicitud de la persona interesada, acreditando el cumplimiento de los requisitos y el abono de la tasa fijada en la OFSER. i) Debido a la configuración principalmente peatonal del viario del barrio 16 (Sol), las personas residentes de este barrio podrán estacionar en uno de los barrios colindantes 6

Propuesta. - Los residentes podrán aparcar en su zona o en la colindante.

Justificación. - Las pocas plazas o el vivir en calles colindantes con otras zonas provocan la dificultad añadida a aparcar el vehículo realizando más recorridos innecesarios que general más contaminación y molestias a los residentes. EL BARRIO 16 CUANDO ÉSTE NO TIENE PLAZAS NI PARA SUS PROPIOS RESIDENTES...” Es una isla dentro de una isla” El acceso a la zona colindante supone un gran alivio, pero no a la inversa.

Contestación:

En relación con la alegación sobre el artículo 52. Autorización de estacionamiento, en relación con el apartado i) debe señalarse que, tal y como recoge el citado apartado, debido a la configuración principalmente peatonal del viario del barrio 16 (Sol), las personas residentes de este barrio podrán estacionar en uno de los barrios colindantes 11 (Palacio) o 13 (Cortes), en función de la proximidad de su domicilio a uno de estos dos barrios.

Las personas residentes del barrio Sol con domicilio en el interior del perímetro de plaza de Callao, calle de Preciados, Puerta del Sol, calle de Carretas, calle Concepción Jerónima, calle Tintoreros, calle Cuchilleros, calle Cava de San Miguel, calle Fuentes, calle Costanilla de los Ángeles, plaza de Santo Domingo y calle Jacometrezo podrán estacionar en Sol y en el barrio de Palacio (Zona 161).

Las personas residentes del barrio Sol con domicilio en el interior del perímetro de plaza de Callao, calle de Preciados, Puerta del Sol, calle de Carretas, plaza de Jacinto Benavente, calle Cruz, plaza Canalejas, calle Sevilla, calle Virgen de los Peligros y calle Gran Vía podrán estacionar en el barrio Sol y en el barrio de Cortes (Zona 163).

La totalidad de plazas de estacionamiento regulado en dichos barrios es zona verde.

Por lo anterior se desestima la alegación indicada, ya que incluir al resto de barrios colindantes significaría que de facto los residentes del Barrio 16 podrían estacionar en la totalidad de plazas del Distrito Centro, de forma que se crearía una clara diferenciación y un claro desequilibrio, no solo entre los distintos barrios del Distrito Centro si no también con el resto de barrios dentro de la zona SER, en relación a las plazas para residentes y su uso por parte de los vecinos residentes en cada barrio, en comparación con los vecinos residentes en el Barrio 16 de Sol.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

8º) Alegación:

“Capítulo IV. Reservas”. “Artículo 73. Uso. Podrán utilizar estas reservas las motocicletas y los ciclomotores de dos y tres ruedas, así como las bicicletas, las bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los VMP, no pudiendo hacer uso de ellas ningún otro tipo de vehículo durante el horario que expresamente se determine. Los vehículos de este tipo que estén ligados al ejercicio de una actividad de explotación económica, incluidas la actividad de arrendamiento sin conductor de corta duración y sin base fija y la actividad de reparto de comida y bienes, podrán estacionar en las reservas municipales siempre que no ocupen más del cincuenta por ciento de las plazas existentes en cada concreta reserva de estacionamiento, computando a tal efecto el número total de los distintos tipos de vehículos de todas las actividades económicas estacionados en dicha reserva.”

Propuesta. - Reducir del 50% al 25% la reserva para vehículos ligados al ejercicio de una actividad.

Justificación. - Es una actividad privada haciendo uso de un espacio público y escaso.

Contestación:

Desde la entrada en vigor de la vigente OMS se ha producido un incremento considerable de las motos y motocicletas en arrendamiento sin conductor en la ciudad de Madrid. Esto estaba provocando que las mismas utilizaran las reservas de plazas de aparcamiento autorizadas de forma masiva, en perjuicio del motorista privado.

Por todo ello, se ha limitado a un máximo del 50% de la ocupación temporal de las citadas zonas, y se considera que es un porcentaje suficiente para la convivencia entre las motos de arrendamiento y las de carácter privativo.

Reducir aún más dicho porcentaje provocaría una insuficiencia de espacios de estacionamiento para este tipo de vehículos. No debemos olvidar que en la actualidad existen en torno a 11.000 plazas de aparcamientos para motos, y el parque móvil de motos puede ascender a en torno a 250.000 motos en la ciudad de Madrid, por lo que reducir aún más las plazas para este tipo de empresas haría casi inviable su estacionamiento.

El objetivo del artículo 73 de la OMS es que el peatón, habitualmente residente en la zona, pueda disfrutar de los espacios peatonales de su barrio.

La redacción de artículo 73 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo tiene como fin evitar un incremento permanente y continuado del estacionamiento en aceras y zonas peatonales de los vehículos que se indican en el mismo, vehículos que estén ligados al ejercicio de una actividad de explotación económica, incluidas la actividad de arrendamiento sin conductor de corta duración y sin base fija, y la actividad de reparto de comida y bienes.

Por último debe señalarse que con ese mismo fin, dentro de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, se incrementarán las reservas de estacionamiento exclusivas para motos, bicis y vehículos de movilidad personal en todos los distritos con el fin de mejorar el uso de los espacios peatonales destinándolos principalmente al peatón.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

9º) Alegación:

Solicita la supresión del punto primero, que permite la contratación de abonos de residentes a personas físicas o jurídicas titulares de actividades económicas y otras que desarrollen su actividad profesional o económica en inmuebles ubicados en el área de influencia del aparcamiento.

Contestación:

El artículo 126.1 de la vigente OMS establece que:

“Artículo 126. Requisitos.

1. Podrán contratar abonos de residentes, por orden de prioridad, las personas que formen parte de los siguientes colectivos:

- a) residentes en el área de influencia que acrediten disponer de la tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, que gozarán de prioridad en la asignación de plazas respecto del resto de colectivos;*
- b) el resto de residentes en el área de influencia, que gozarán de prioridad en la asignación de plazas respecto del tercer colectivo;*
- c) personas físicas y jurídicas titulares de actividades económicas y otras personas que desarrollen su actividad profesional o económica en inmuebles ubicados en el área de influencia del aparcamiento”.*

El Proyecto normativo propone dar la siguiente redacción:

“Artículo 126. Requisitos.

1. Solo podrán contratar abonos de residentes las personas que cumplan el requisito subjetivo, por orden de prioridad, de formar parte de los siguientes colectivos, ordenados por su prioridad a efectos de poder contratar abonos de residentes:

- a) residentes en el área de influencia que acrediten disponer de la tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, que gozarán de prioridad en la asignación de plazas respecto del resto de colectivos;*
- b) el resto de residentes en el área de influencia, que gozarán de prioridad en la asignación de plazas respecto del tercer colectivo;*



c) personas físicas y jurídicas titulares de actividades económicas y otras personas que desarrollen su actividad profesional o económica en inmuebles ubicados en el área de influencia del aparcamiento”.

En el propio artículo 126 se establece un orden de prioridad por colectivos para contratar los abonos de residentes: residentes con tarjetas de estacionamiento para personas con movilidad reducida, el resto de los residentes en el área de influencia de que se trate y las personas físicas y jurídicas titulares de actividades económicas y otras personas que desarrollen su actividad profesional o económica en inmuebles ubicados en el área de influencia del aparcamiento.

La redacción propuesta protege los intereses de los residentes con movilidad reducida y el resto de las personas físicas residentes en el área de influencia del respectivo aparcamiento al otorgarles prioridad en la asignación de plazas respecto al tercer colectivo, que son las personas físicas y jurídicas titulares de actividades económicas o profesionales, aclarando expresamente que los colectivos se ordenan *“por su prioridad a efectos de poder contratar abonos de residentes”*. Por lo tanto, el orden de prioridad establecido por la normativa es claro y quedan totalmente protegidos los residentes.

Esto no es óbice a que deba permitirse, también, la contratación de abonos para aquellas personas que desarrollen una actividad económica en la zona de influencia del aparcamiento y para aquellos profesionales que trabajen en un local de la misma.

Las personas físicas y jurídicas titulares de actividades económicas ubicadas en el área de influencia de un aparcamiento pueden necesitar la contratación de un abono de residentes de media o larga duración en un aparcamiento municipal de residentes en régimen de gestión de abonos, considerando que se debe permitir la contratación de los abonos para residentes a aquellas personas físicas y jurídicas que desarrollan una actividad económica o profesional, dinamizando la zona de actuación y contribuyendo a crear un flujo positivo en la misma.

Con ello se reduce el tráfico de agitación, se eliminan vehículos estacionados en la banda de estacionamiento de la vía pública sin perjudicar los derechos de las personas físicas residentes que disponen de prioridad en la contratación de estos abonos de media y larga duración.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

10º) Alegación:

Suprimir el punto 5c) de la Disposición Transitoria Tercera de la ordenanza, al ser innecesario, pues los vehículos que indiquen las empresas y autónomos no necesitan permiso de acceso, al no poder acceder a la ZBEDEP Distrito Centro.

5)” Hasta el 31 de diciembre de 2024 se permitirá el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de los siguientes vehículos con clasificación ambiental A, siempre que figuren de alta como autorizados en el sistema de gestión de acceso al Distrito Centro, en los términos y con sujeción a los requisitos ambientales generales, permanentes y temporales, para la circulación de vehículos en las vías urbanas de titularidad municipal:”



C) “Los vehículos turismo que indiquen las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicados en el interior del Distrito Centro, referidos en el artículo 23.3d) 3º.”

Contestación:

Contestación:

1. La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de :

a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”.

b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad, mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”.

c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”.

d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP, que se crearían si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

e) necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento de la normativa europea, como la Directiva 2008/50/ce del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa de carácter básico, como la Ley 34 /2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante LCA).

Por lo tanto se han creado dos nuevas zonas de especial protección, Distrito Centro y Plaza Elíptica, donde

La creación de “Madrid ZBE” y de las ZBEDEP “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica” se adopta normativamente en desarrollo de los planes y estrategias municipales para mejorar la calidad del aire , concretamente del “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” y de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

2. Partiendo de la base y de la experiencia previa acumulada durante la vigencia de la Zona de Bajas Emisiones Madrid Central, anulada por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid como consecuencia de determinados defectos formales en su tramitación, la presente ordenanza crea una nueva ordenación permanente de tráfico orientada igualmente a proteger la salud de las



personas y la mejora de la calidad del aire, bajo la forma de ZBEDEP con la denominación Distrito Centro, en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en dicha Zona a los residentes.

3. En este sentido, el Proyecto normativo toma en consideración las especiales circunstancias del Distrito Centro, tanto en materia de contaminación ambiental como de la intensa demanda de uso del espacio público.

En relación a la necesidad de ordenación del espacio público el Proyecto normativo, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, considera adecuado permitir el acceso de los vehículos de los vehículos turismo que indiquen las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior del Distrito Centro y los de las personas invitadas por éstos, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y a las normas de gestión del anexo III.

4. Con ello se pretende poner en valor el papel de desarrollo socioeconómico que desempeñan las empresas y los autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior del Distrito Centro, al objeto de incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro.

Su acceso para el desarrollo de su actividad no debe suponer un perjuicio en la medida en que:

- d) el Ayuntamiento de Madrid espera incrementar la reducción de las emisiones contaminantes de dióxido de nitrógeno mediante la creación de Madrid ZBE y la ZBEDEP Plaza Elíptica en las que se han establecido restricciones en función de la potencialidad contaminante del vehículo;
- e) el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde en Septiembre del 2019, define el “anillo 2” que identifica con el Distrito Centro, en el que recoge actuaciones complementarias para la mejora de la calidad del aire mediante la peatonalización del entorno de la Puerta del Sol, la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de EMT para comunicar el Distrito Centro de norte a sur y de este a oeste y la creación de una línea circular de autobuses de bajas emisiones que recorra el perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro;
- f) su efecto se ha considerado a la hora de estimar la reducción de emisiones contaminantes derivadas de la implementación de las medidas contempladas en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360;
- b) permite incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP, facilitar el desarrollo de la actividad económica y promover, con ello, su mejor valoración social.

5. Se trata además de normas proporcionales porque circunscriben su contenido al ámbito territorial y a las restricciones y prohibiciones imprescindibles para satisfacer los intereses



generales citados, recogen excepciones para compatibilizar los derechos individuales que pudieran verse afectados y disponen de regímenes transitorios para que las personas se adapten a su cumplimiento.

6. El régimen transitorio establecido en este artículo finaliza el 31 de diciembre de 2024 y hasta esa fecha, los vehículos turismo dados de alta en el sistema de gestión de accesos por los comerciantes y autónomos y con categoría ambiental A podrán circular por las vías urbanas de Madrid.

Pueden dar de alta hasta tres matrículas y el acceso debe resultar imprescindible para el adecuado desarrollo de la actividad. Por lo tanto, se guarda el equilibrio y proporcionalidad entre el interés general y los diferentes usos que se puede dar a la movilidad en nuestra ciudad.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

11º) Alegación:

En el Anexo III de la ordenanza se establecen los Criterios de Gestión de los Permisos de Acceso y Circulación de Vehículos por la ZBEDEP Distrito Centro.

En el punto 3 se establece entre ellos: “ Los vehículos turismo de las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicado en el interior del Distrito Centro”.

Se solicita que se deje este apartado para los vehículos industriales y no para los vehículos personales de los comerciantes.

El Distrito Centro tiene suficiente transporte público y no es necesario el acceso de los vehículos particulares de los comerciantes.

Contestación:

1. La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de :

a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”.

b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad, mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”.



c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”.

d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP, que se crearían si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

e) necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento de la normativa europea, como la Directiva 2008/50/ce del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa de carácter básico, como la Ley 34 /2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante LCA).

Por lo tanto se han creado dos nuevas zonas de especial protección, Distrito Centro y Plaza Elíptica, donde

La creación de “Madrid ZBE” y de las ZBEDEP “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica” se adopta normativamente en desarrollo de los planes y estrategias municipales para mejorar la calidad del aire , concretamente del “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” y de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

2. Partiendo de la base y de la experiencia previa acumulada durante la vigencia de la Zona de Bajas Emisiones Madrid Central, anulada por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid como consecuencia de determinados defectos formales en su tramitación, la presente ordenanza crea una nueva ordenación permanente de tráfico orientada igualmente a proteger la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire, bajo la forma de ZBEDEP con la denominación Distrito Centro, en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en dicha Zona a los residentes.

3. En este sentido, el Proyecto normativo toma en consideración las especiales circunstancias del Distrito Centro, tanto en materia de contaminación ambiental como de la intensa demanda de uso del espacio público.

En relación a la necesidad de ordenación del espacio público el Proyecto normativo, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, considera adecuado permitir el acceso de los vehículos de los vehículos turismo que indiquen las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior del Distrito Centro y los de las personas invitadas por éstos, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y a las normas de gestión del anexo III.

4. Con ello se pretende poner en valor el papel de desarrollo socioeconómico que desempeñan las empresas y los autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en



un local u oficina ubicada en el interior del Distrito Centro, al objeto de incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro.

Su acceso para el desarrollo de su actividad no debe suponer un perjuicio en la medida en que:

- g) el Ayuntamiento de Madrid espera incrementar la reducción de las emisiones contaminantes de dióxido de nitrógeno mediante la creación de Madrid ZBE y la ZBEDEP Plaza Elíptica en las que se han establecido restricciones en función de la potencialidad contaminante del vehículo;
- h) el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde en Septiembre del 2019, define el “anillo 2” que identifica con el Distrito Centro, en el que recoge actuaciones complementarias para la mejora de la calidad del aire mediante la peatonalización del entorno de la Puerta del Sol, la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de EMT para comunicar el Distrito Centro de norte a sur y de este a oeste y la creación de una línea circular de autobuses de bajas emisiones que recorra el perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro;
- i) su efecto se ha considerado a la hora de estimar la reducción de emisiones contaminantes derivadas de la implementación de las medidas contempladas en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360;
- c) permite incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP, facilitar el desarrollo de la actividad económica y promover, con ello, su mejor valoración social.

5. En el punto nº 8 de la Disposición Transitoria Tercera, entre los criterios de Gestión de los Permisos de Acceso y Circulación de Vehículos por la ZBEDEP Distrito Centro, se encuentran los Vehículos industriales debidamente rotulados e identificados que presten servicios de urgencias en la vía pública sobre suministro de agua, gas, electricidad o telecomunicaciones y de sus contratistas que realicen obras en la vía pública.

Por lo tanto, ya hay un epígrafe destinado a los vehículos industriales y no es necesario suprimir ningún otro.

El sentido de permitir el acceso a los vehículos turismo de empresas y autónomos que tengan un local en interior del Distrito, se debe a la promoción de la actividad económica de estos sectores, que toda Administración debe procurar e incentivar.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza pero sí de la MAIN.**

12º) Alegación:

El Anexo III punto 12e) del Proyecto inicial de Ordenanza establece que el acceso al Distrito Centro de los vehículos de distribución urbana de Mercancías y servicios comerciales y profesionales se permitirá dentro de las franjas horarias indicadas en el apartado cuarto de la Disposición Transitoria Tercera.



No se aplicarán dichas limitaciones de horarios a los vehículos destinados al servicio de entrega de medicamentos a centros sanitarios, oficinas de farmacias y centros de vacunación.

Se propone prohibir el acceso a los vehículos A desde la aprobación de la norma, el acceso a los vehículos con categoría ambiental B a partir del 31 de Diciembre del 2023 y reducir los horarios del resto de vehículos de 7 a 13 horas para todo tipo de vehículos independientemente de las etiquetas.

Solo se mantendrá la cláusula referente al servicio de entrega de medicamentos
Cuando los horarios para el reparto de mercancías dentro del D Centro se asimilan al resto de la ciudad, el descanso vecinal y los ruidos se agravan.

Contestación:

1. El apartado 4 de la disposición transitoria tercera regula el período transitorio para la imprescindible adaptación de las empresas de transporte y distribución al cumplimiento de la normativa de la ZBEDEP Distrito Centro. Se trata de un elemento básico de la proporcionalidad de la norma que facilita la disposición de un plazo de tiempo razonable para que las empresas lleven a cabo las adaptaciones que consideren oportunas.

El cuadro de horarios establecido en el apartado cuarto de la Disposición Transitoria Tercera está realizado en función de la MMA, el periodo y la categoría del vehículo, todo ello dentro de los principios de proporcionalidad y transitoriedad que inspira la presente norma.

Por lo tanto, no procede acortar los plazos para restringir el acceso y circulación de los vehículos de la DUM al Distrito Centro, ya que se ha establecido un escalado de restricciones, comenzando por los vehículos más contaminantes y de más MMA hasta los vehículos ECO Y CERO emisiones.

Es importante destacar que la apuesta del Ayuntamiento de Madrid por el vehículo eléctrico es clara y determinante, debido a la sostenibilidad ambiental y acústica de los mismos y a la falta de emisión de gases contaminantes a la atmósfera. Por lo tanto, las mayores ventajas y flexibilidad horaria se corresponden con este tipo de vehículos.

2. En cuanto al horario de carga y descarga de mercancías debe señalarse que es objeto de análisis y regulación específica en la señalización instalada en las reservas de carga y descarga. Debe recordarse que la distribución urbana de mercancías no se limita al suministro a la hostelería y restauración de la ZBEDEP Distrito Centro, sino que incluye el suministro de alimentos a supermercados, de bienes a los comercios y de comunicación postal y mercancías a los hogares que llevan a cabo compras a distancia habitualmente mediante el comercio electrónico.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza pero sí de la MAIN.**

13º) Alegación:

El Anexo III del Proyecto Inicial de Ordenanza en su punto 19 establece la gestión de accesos para los vehículos que utilicen los Abogados del Servicio de Guardia del Tuno de Oficio que



proporcionen asistencia letrada al detenido y a las personas víctimas de los delitos de la violencia de género, en las Comisarías de Policía Nacional de Centro y Retiro.

Se propone dejar este artículo para los vehículos del despacho de Abogados y no para aquellos particulares de los letrados, puesto que existe suficiente transporte público en el Distrito Centro.

Contestación:

El artículo 520.5 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal señala que aquellos abogados que se encuentren de guardia durante 24 horas tienen que acudir al centro indicado "a la mayor brevedad posible", utilizando para ello el medio de transporte más ágil en cada momento que, en la mayoría de las ocasiones, es su vehículo privado.

Hay que tener en cuenta que el letrado tiene un máximo de tres horas para llegar, pero que lo idóneo es hacerlo cuanto antes. Es decir, que lo conveniente nunca es agotar ese margen de tiempo para facilitar su servicio de asistencia letrada al detenido.

La excepción del artículo 23.3.d).16º de la OMS se circunscribe a los vehículos que utilicen los abogados del Servicio de Guardia del Turno de Oficio que proporcionen asistencia letrada al detenido y a las personas víctimas de los delitos de violencia de género y de trata de personas en las Comisarías de Policía Nacional de Centro y Retiro, para el ejercicio exclusivo de dicho servicio de guardia.

Se trata de una excepción:

- a) legal, porque tiene por objeto facilitar las condiciones materiales para la protección del derecho fundamental a la tutela judicial efectiva y la asistencia letrada en los términos perentorios establecidos por la Ley de Enjuiciamiento Criminal;
- b) necesaria para facilitar el acceso de los abogados del servicio de guardia del turno de oficio a las Comisarías afectadas por la ZBEDEP Distrito Centro para asistir al detenido y a las personas víctimas de los delitos de violencia de género y de trata de personas;
- c) racional, porque con esta excepción se pretende facilitar el acceso lo antes posible de los abogados del turno de oficio para la asistencia al detenido y a las víctimas de los delitos para los que la Ley de Enjuiciamiento Criminal establece un plazo de asistencia máximo de tres horas, que puede producirse a cualquier hora del día y que puede necesitar el acceso de la abogada u abogado en su vehículo privado;
- d) proporcional, porque no se permite el acceso a cualquier abogada/o sino solo a los que forman parte del servicio de guardia del turno de oficio; porque no permite el paso por la ZBEDEP para acceder a cualquier comisaría sino que se autoriza exclusivamente el acceso de aquellos vehículos de abogados de servicio de guardia del turno de oficio que vayan a prestar asistencia letrada en las comisarías de Centro y Retiro; y porque no se autoriza para la asistencia de cualquier delito, sino exclusivamente para la asistencia letrada por abogados del servicio de guardia del turno de oficio que requieran prestar su asistencia letrada a una persona detenida o a las personas víctimas de los delitos de



violencia de género y de trata de personas en las comisarías de Policía Nacional de Centro y Retiro.

El punto 19 del Anexo III del Proyecto inicial de Ordenanza otorga toda la responsabilidad de la tramitación de los accesos de los vehículos a la ZBEDEP Distrito Centro, al propio Colegio de Abogados.

Así se proporcionará al Colegio de Abogados de Madrid el alta en el sistema General de accesos y será este quien suscriba una declaración responsable comprometiéndose a incluir solo aquellas matrículas que van a realizar el servicio en las Comisarías del Distrito Centro.

De la misma manera será el Colegio de Abogados quien podrá otorgar diez permisos diarios para este objeto, sin perjuicio de su posible y posterior ampliación en caso de mayor necesidad justificada.

En base a lo aquí expuesto, es indiferente si el vehículo es propiedad del Colegio o del letrado, pues lo importante es la gestión diaria de hasta 10 vehículos como máximo por parte del Ilustre Colegio de Abogados de Madrid para acceder y circular por el Distrito Centro.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de Ordenanza, **pero sí de la MAIN.**

14º) Alegación:

En relación con el Anexo III de la Ordenanza, punto nº 20 sobre los vehículos que accedan a la ZBEDEP Distrito Centro para dejar o recoger alumnos de educación infantil y primaria, así como a los alumnos de secundaria cuyas necesidades así lo exijan.

Se propone suprimir este artículo, puesto que las personas con alguna minusvalía ya se encuentran reguladas en otros artículos de la norma y además hay suficiente transporte público en el Distrito Centro para cubrir estas situaciones.

Contestación:

La presente ordenanza crea una nueva ordenación permanente de tráfico orientada igualmente a proteger la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire, bajo la forma ZBEDEP con la denominación Distrito Centro, en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios.

Se trata además de normas proporcionales porque circunscriben su contenido al ámbito territorial y a las restricciones y prohibiciones imprescindibles para satisfacer los intereses generales citados, recogen excepciones para compatibilizar los derechos individuales que pudieran verse afectados y disponen de regímenes transitorios para que las personas se adapten a su cumplimiento.

Entre las excepciones recogidas en el artículo 23 y en el Anexo III punto 20 de la ordenanza, se encuentra la de dejar y recoger alumnos de educación infantil y primaria. Esta es una reivindicación del sector educativo, concretamente de las escuelas infantiles, colegios de



educación infantil y primaria e institutos de secundaria, y los permisos de accesos se limitan a los días lectivos del calendario escolar, entre el 1 de septiembre y el 30 de junio, y desde las siete a las 20 horas del día para el cual se gestione la autorización.

Estamos hablando de niños de corta edad que estudian en un centro escolar que se incluye dentro de la ZBEDCEP Distrito Centro y que por lo tanto no pueden ir por su cuenta hasta el mismo, sino que tiene que llevarlos sus progenitores o tutores. Es lógico, por tanto, que se permita la actividad de dejarlos y recogerlos del colegio y además se encuadra dentro del espíritu proporcional de la norma y atención al interés general.

El motivo de permitir estos accesos es también por razones de seguridad. Muchos menores no son usuarios del transporte público, y deben estar acompañados de adultos, y no todas las instalaciones dotacionales educativas disponen de un transporte público en la propia puerta del mismo, por lo que se considera adecuado que los padres del alumnado puedan acceder al mismo, siempre y cuando cumplan con la normativa estatal y municipal de tráfico, circulación y seguridad vial en cuanto a la parada o estacionamiento en la zona para dejar y recoger a los alumnos. El incumplimiento de la normativa es sancionado conforme a la LTSV.

Además hay que tener en cuenta que parte del alumnado de colegios situados en el centro no son residentes en el Distrito Centro, si no en otros distritos o, incluso, fuera del término municipal, por lo que en ocasiones no se dispone de otro medio de transporte que el vehículos privado.

El acceso a la ZBEDCEP Distrito Centro de los vehículos, recogido en el artículo 23.3.d).17ª de la OMS propuesto por el Proyecto normativo, para dejar o recoger alumnos de educación infantil y primaria, así como a los alumnos de secundaria cuyas necesidades así lo exijan, en los términos previstos en las disposiciones transitorias primera y tercera no debe suponer un perjuicio en la medida en que:

- a) satisface el principio de legalidad en la medida en que tiene por objeto facilitar el acceso de los menores a los centros educativos para la protección de los derechos de los menores de edad, acceso que por las necesidades propias del cuidado del menor debe realizarse mediante el acompañamiento de padres, familiares o personas adultas autorizadas para ello en los centros de educación infantil y primaria;
- b) satisface el principio de necesidad porque la autorización se limita a los supuestos estrictamente necesarios: es decir, para el acompañamiento de los menores de los centros de educación infantil y primaria, así como aquellos alumnos de educación secundaria cuyas necesidades así lo exijan (menores con discapacidad, con movilidad reducida, con movilidad funcional, o cualquier menor que por sus circunstancias personales así lo requiera);
- c) satisface el principio de proporcionalidad porque: el acceso de los vehículos está sujeto al cumplimiento de los requisitos de clasificación ambiental de los ismos según se potencial contaminante en los términos previstos en los artículos 21 y 23 y las disposiciones transitorias primera y tercera (apartado 5.d de la disposición transitoria tercera) y ; el acceso se circunscribe a los días lectivos del calendario escolar establecido por la Administración educativa comprendido entre el 1 de septiembre y el 30 de junio (apartado primero punto 20 del anexo III de la OMS);



- d) el Ayuntamiento de Madrid espera incrementar la reducción de las emisiones contaminantes de dióxido de nitrógeno mediante la creación de Madrid ZBE y la ZBEDEP Plaza Elíptica en las que se han establecido restricciones en función de la potencialidad contaminante del vehículo;
- e) el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde en Septiembre del 2019, define el “anillo 2” que identifica con el Distrito Centro, en el que recoge actuaciones complementarias para la mejora de la calidad del aire mediante la peatonalización del entorno de la Puerta del Sol, la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de EMT para comunicar el Distrito Centro de norte a sur y de este a oeste y la creación de una línea circular de autobuses de bajas emisiones que recorra el perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro;
- f) su efecto se ha considerado a la hora de estimar la reducción de emisiones contaminantes derivadas de la implementación de las medidas contempladas en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, por lo que permitiendo el acceso en estas circunstancias se sigue dando puntual cumplimiento a los objetivos medioambientales previstos en la Ordenanza.
- g) permite incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP, facilitar el desarrollo de la actividad educativa y promover, con ello, su mejor valoración social.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí de la MAIN** para incluir la argumentación expuesta.

15º) Alegación:

En relación con el Anexo III punto 21 de la Ordenanza, sobre los vehículos de personas trabajadoras de establecimientos del interior de la ZBEDEP Distrito Centro con horario nocturno. Se propone suprimir este artículo porque el Distrito Centro está bien cubierto de transporte público en esa franja horaria.

Contestación:

La presente ordenanza crea una nueva ordenación permanente de tráfico orientada igualmente a proteger la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire, bajo la forma ZBEDEP con la denominación Distrito Centro, en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios.

Se trata además de normas proporcionales porque circunscriben su contenido al ámbito territorial y a las restricciones y prohibiciones imprescindibles para satisfacer los intereses generales citados, recogen excepciones para compatibilizar los derechos individuales que pudieran verse afectados y disponen de regímenes transitorios para que las personas se adapten a su cumplimiento.

La excepción realizada en el artículo 23 y el Anexo III punto 21 de la ordenanza a los trabajadores en horario nocturno, tiene su justificación precisamente en la falta de transporte público en las



horas de la madrugada y en asegurar a estos trabajadores una entrada y salida de su lugar de trabajo.

El Metro de Madrid permanece cerrado entre las 1.30 y las 6:00 horas, por lo que dicho servicio no permite satisfacer durante dicho horario las necesidades de transporte de aquellos trabajadores que por desempeñar su jornada laboral durante dicho horario así lo requiriesen.

El horario nocturno de los trabajadores puede tener una hora de comienzo o de finalización en la que el transporte público resulte insuficiente, por lo que la OMS debe contemplar este tipo de situaciones para favorecer el acceso de los trabajadores al desempeño de las actividades laborales nocturnas en una zona de la ciudad en la que se desarrollan muchos servicios nocturnos, tanto servicios privados como servicios públicos.

El hecho de que muchos trabajadores puedan residir fuera del término municipal de Madrid dificulta sus opciones de transporte.

Pese a que el Ayuntamiento de Madrid ofrece un amplio servicio de transporte a través del servicio nocturno de la EMT, popularmente conocido como “buhos”, éste puede resultar insuficiente para determinados trabajadores nocturnos, por lo que dicho servicio puede no cubrir las necesidades de la totalidad de los trabajadores que desempeñan su jornada laboral en horario nocturno.

Las condiciones de la autorización se establecen en el Anexo III de la ordenanza y los interesados deberán aportar Contrato de trabajo y nómina, además de documento del empleador con el horario del trabajador. Solo podrán gestionar el acceso de un único vehículo de clase turismo, ciclomotor, motocicleta y vehículos de tres ruedas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí de la MAIN** para incluir la argumentación expuesta.

16ª) Alegación. Convivencia de Modos.

Solicita incluir un tipo de vías que permita la convivencia de modos, es decir que sea compatible la zona peatonal con el tránsito de vehículos, como por ejemplo los autobuses de la EMT, como en la calle Arenal.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 20 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

- a) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
- b) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.



Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza ni de la MAIN.

Sin perjuicio de ello se informa que el artículo 20.2.e) de la vigente OMS establece que la prohibición de circulación de vehículos no afecta a los vehículos de transporte público regular de viajeros, tanto de uso general como especial, así como los de asistencia a la operación de tales servicios. En cualquier caso la circulación de vehículos por zonas y vías peatonales es y debe ser excepcional por el propio concepto de zona peatonal.

17ª) Alegación. Prohibición de Aparcamientos.

Solicita la prohibición total de aparcamiento para cualquier tipo de vehículos en zonas de acceso a colegios, museos, centros culturales, de salud, etc por cuestiones de seguridad, ya que son zonas de mucho tránsito peatonal.

Contestación:

Se desestima porque las reservas por motivos de seguridad se señalizan verticalmente. En relación al estacionamiento de vehículos de dos o tres ruedas en las aceras de colegios, museos, centros de salud se considera que la regulación de los apartados 1 y 2 del artículo 48 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, solo será posible si se garantiza el ancho libre de paso y la distancia respecto de los encaminamientos peatonales.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

18ª) Alegación. Prohibición de Aparcamientos.

Solicita la prohibición total de aparcamiento de motocicletas de arrendamiento sin conductor y sin base fija en zonas señalizadas como verde (aparcamientos de residentes).

Contestación:

Se desestima la alegación que solicita la prohibición total de estacionamiento de motocicletas de arrendamiento sin conductor de corta duración y sin base fija en zona señalizada como verde (aparcamiento de residentes), se desestima la misma indicando que, incluir dicha prohibición incrementaría el estacionamiento de dichos vehículos en general tanto de forma correcta como de forma indebida en las aceras, espacios destinados preferentemente para el uso peatonal.

Con el fin de reducir el estacionamiento de motos, bicis y vehículos de movilidad personal en zonas de estacionamiento para residentes, dentro de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, el Ayuntamiento de Madrid está trabajando en incrementar las reservas de estacionamiento exclusivas para ese tipo de vehículos en todos los distritos con el fin asimismo de mejorar el uso de los espacios peatonales destinándolos principalmente al peatón.

En concreto desde el mes de agosto de 2021 se han ido creando y ampliando el parque de aparcamientos de motos, y se va a pasar de las 11.516 plazas existentes en la actualidad a 25.000 nuevas plazas, en un periodo de dos años.



Con esta política de promoción de las reservas específicas para motos se pretende reducir el estacionamiento de estos vehículos en las aceras. Lo que no se considera oportuno es la prohibición de la utilización de plazas disponibles en el SER, pues son vehículos con los mismos derechos a poder estacionar donde la normativa lo permite.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES Nº 1.294

COORDINADORA DE ASOCIACIONES DE VECINOS MADRID CENTRO

D. [REDACTED]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] Presidente de la ASOCIACIÓN DE VECINOS CAVAS - LA LATINA, en representación de la COORDINADORA DE ASOCIACIONES DE VECINOS MADRID CENTRO al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011658136 por el que D. [REDACTED] Presidente de la ASOCIACIÓN DE VECINOS CAVAS - LA LATINA, en representación de la COORDINADORA DE ASOCIACIONES DE VECINOS MADRID CENTRO formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública comprendido entre el 30 de mayo y el 29 de junio de 2021, ambos inclusive.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Además de los criterios de potencial contaminante, construcción y masa máxima autorizada (MMA), solicita añadir al artículo 22 apartado 3 punto a) de la ordenanza, un párrafo en el cual se establezca la limitación de acceso a la específica ZBEDEP “por motivos de intensidad de tráfico a una zona”.

Hay que tener en cuenta, que la contaminación no solo se produce por temas atmosféricos, sino también por la cantidad de vehículos que concurren a una zona.

Contestación:



Se desestima porque el artículo 22.3 de la OMS regula las medidas a adoptar en la ordenación permanente de tráfico de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante ZBEDEP) para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico motorizado. La creación de una zona de bajas emisiones debe ser objeto de regulación mediante ordenanza municipal por afectar a los derechos y deberes de los ciudadanos.

El Ayuntamiento de Madrid, entre sus competencias en materia de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial dispone de facultades de regulación y ordenación de tráfico por motivos de intensidad del tráfico atribuidas expresamente por el artículo 7 de la LTSV y los artículos 38 a 40 de la LCREM.

Estas competencias se ejercen de forma continuada por la Policía Municipal y los Agentes de Movilidad en aplicación directa de la legislación estatal de tráfico y de régimen local especial de Madrid.

En aquellos supuestos en los que se requiera la adopción de medidas extraordinarias y temporales de tráfico la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente regula en su artículo 35 la posibilidad de adoptar restricciones por intensidad del tráfico. El Proyecto normativo propone regular dichos supuestos en el artículo 25 de la OMS con la siguiente redacción propuesta por el Proyecto normativo:

“Artículo 25. Medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión de tráfico.

1. El órgano municipal competente podrá implantar medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad vial, seguridad ciudadana, protección de la integridad de los espacios públicos y privados y prevención de situaciones de grave congestión de tráfico, o cuando se prevean o produzcan grandes concentraciones de personas y/o de vehículos con motivo de celebraciones sociales, políticas, religiosas, concentraciones, eventos deportivos, culturales, comerciales u otros usos económicos y sociales.

2. Las medidas extraordinarias y temporales de restricción del tráfico, de limitación de la velocidad y de prohibición del estacionamiento de vehículos que podrán adoptarse cuando proceda son:

- a) La modificación de los límites de velocidad establecidos para la circulación de vehículos en determinadas vías urbanas, travesías y tramos de acceso a la ciudad de Madrid.*
 - b) La prohibición o limitación del estacionamiento de vehículos, con carácter general o de determinados vehículos, en las vías públicas, en determinadas zonas y horarios, así como en el ámbito territorial del SER y, en su caso, en los aparcamientos públicos rotacionales de titularidad municipal.*
 - c) La prohibición total o parcial de circulación en determinadas vías y horarios bien con carácter general o de determinados vehículos.*
 - d) La limitación o modificación de horarios de carga y descarga.*
- (...)”*



No deben confundirse, por tanto, las medidas de ordenación permanente del tráfico para crear una zona de bajas emisiones destinada a la protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, de las medidas ordinarias o extraordinarias de ordenación y regulación del tráfico en los supuestos de elevada intensidad del tráfico. Son supuestos distintos objeto de una regulación específica en la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

2ª) Alegación. Artículo 23.3.d).3ª) OMS. ZBEDEP Distrito Centro

Expone la supresión del apartado 3.d).3ª), es decir, prohibir el acceso a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro a los comerciantes, y a las personas invitadas por estos.

Contestación:

1. La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de :

- a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”.
- b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad, mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”.
- c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”.
- d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP, que se crearían si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.
- e) necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento de la normativa europea, como la Directiva 2008/50/ce del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa de carácter básico, como la Ley 34 /2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante LCA).

Por lo tanto se han creado dos nuevas zonas de especial protección, Distrito Centro y Plaza Elíptica, donde



La creación de “Madrid ZBE” y de las ZBEDEP “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica” se adopta normativamente en desarrollo de los planes y estrategias municipales para mejorar la calidad del aire, concretamente del “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” y de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

2. Partiendo de la base y de la experiencia previa acumulada durante la vigencia de la Zona de Bajas Emisiones Madrid Central, anulada por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid como consecuencia de determinados defectos formales en su tramitación, la presente ordenanza crea una nueva ordenación permanente de tráfico orientada igualmente a proteger la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire, bajo la forma de ZBEDEP con la denominación Distrito Centro, en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en dicha Zona a los residentes.

3. En este sentido, el Proyecto normativo toma en consideración las especiales circunstancias del Distrito Centro, tanto en materia de contaminación ambiental como de la intensa demanda de uso del espacio público.

En relación a la necesidad de ordenación del espacio público el Proyecto normativo, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, considera adecuado permitir el acceso de los vehículos de los vehículos turismo que indiquen las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior del Distrito Centro y los de las personas invitadas por éstos, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y a las normas de gestión del anexo III.

4. Con ello se pretende poner en valor el papel de desarrollo socioeconómico que desempeñan las empresas y los autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior del Distrito Centro, al objeto de incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro.

Su acceso para el desarrollo de su actividad no debe suponer un perjuicio en la medida en que:

- j) el Ayuntamiento de Madrid espera incrementar la reducción de las emisiones contaminantes de dióxido de nitrógeno mediante la creación de Madrid ZBE y la ZBEDEP Plaza Elíptica en las que se han establecido restricciones en función de la potencialidad contaminante del vehículo;
- k) el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde en Septiembre del 2019, define el “anillo 2” que identifica con el Distrito Centro, en el que recoge actuaciones complementarias para la mejora de la calidad del aire mediante la peatonalización del entorno de la Puerta del Sol, la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de EMT para comunicar el Distrito Centro de norte a sur y de este a oeste y la creación de una línea circular de autobuses de bajas emisiones que recorra el perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro;



- l) su efecto se ha considerado a la hora de estimar la reducción de emisiones contaminantes derivadas de la implementación de las medidas contempladas en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360;
- d) permite incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP, facilitar el desarrollo de la actividad económica y promover, con ello, su mejor valoración social.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí de la MAIN.**

3ª) Alegación. Artículo 23. Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro.

Se propone reducir el acceso u circulación de las motos regulado en el apartado 8º, y que permite el acceso de las motos con clasificación ambiental B o C de 7 a 21 horas, para potenciar el uso del transporte público y reducir la contaminación atmosférica y acústica.

Se solicita la modificación del artículo 23.3e) punto 8 en el sentido de que se reduzca el tramo horario del acceso y circulación por la ZBEDEP Distrito Centro a motocicletas, ciclomotores y vehículos de tres ruedas asimilables a ciclomotores, con clasificación ambiental B o C en horario de siete a 21 horas y no hasta las 23 horas como figura en la ordenanza.

Contestación:

Por regla general una motocicleta emite menos gases contaminantes sobre la tierra respecto al coche.

Pero según datos contrastados, las motos generan menos gases contaminantes sobre la atmósfera. Las motocicletas emiten un 50% menos de dióxido de carbono (CO₂), en comparación con otros vehículos motorizados. Además, el total de motos de nuestro país representan casi el 20% del parque de vehículos de nuestro país, pero solo emiten el 0,51 y el 1,85% de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO_x) y de CO₂, respectivamente. Además, si ponemos el foco en una ciudad como Madrid las motos realizan un 8,8% de los recorridos y emiten solo el 0,2% del dióxido de nitrógeno (NO₂), frente a otros vehículos motorizados, que con el 72% de los recorridos emiten un 69,7%.

Y es que cabe destacar que un vehículo como la moto maniobra con mucha más rapidez y puede sortear cualquier atasco con más facilidad que un coche. Las motos suelen pasar menos tiempo emitiendo sustancias contaminantes (entre un 50-70% menos que un coche).

Las motocicletas, ciclomotores y asimilados, con categoría ambiental B o C no están contemplados en la ordenanza como vehículos objeto de medidas restrictivas. La regulación de la presente ordenanza está dirigida a los vehículos más contaminantes y que más partículas emiten a la atmósfera, como son aquellos que carecen de distintivo ambiental.

Por otro lado, con esta regulación se pretende reducir en una hora el horario de acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de las motocicletas, ciclomotores y triciclos que prestan servicios de mensajería y reparto a domicilio, ya que, por Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, de 22 de diciembre de 2020, podían acceder y circular hasta las 23.59h.



La redacción de artículo 23.3.e).8º) de la OMS propuesta por el Proyecto normativo permite el acceso de las motos con clasificación ambiental B y C en horario de siete a veintitrés horas, horario que compatibiliza adecuadamente las necesidades de movilidad de las personas que necesiten acceder a la ZBEDEP Distrito Centro en moto y las necesidades de distribución de mercancías, incluyendo la entrega de alimentos y cenas a las propias personas residentes de la citada ZBEDEP con el descanso de los vecinos.

Por todo ello, la proporcionalidad y la defensa del interés general que inspiran la normativa, indica que se mantenga el tramo horario establecido en el artículo 23, es decir, de siete a 23 horas.

Por tanto, el horario establecido en la Ordenanza se considera adecuado y permite el cumplimiento de las emisiones establecido en la normativa europea.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

4ª) Alegación:

La llegada de vehículos particulares a las zonas escolares provoca el incremento de la contaminación atmosférica e incrementa la posibilidad de accidentes a los peatones.

Solicitan la retirada del artículo 23.3e) apartado 17 que se refiere a la excepción a la restricción de acceso y circulación por la ZBEDEP Distrito Centro a los “vehículos que accedan para dejar o recoger alumnos de educación infantil y primaria, así como a los alumnos de secundaria cuyas necesidades así lo exijan, en los términos previstos en las disposiciones primera y tercera.”

Contestación:

La presente ordenanza crea una nueva ordenación permanente de tráfico orientada igualmente a proteger la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire, bajo la forma ZBEDEP con la denominación Distrito Centro, en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios.

Se trata además de normas proporcionales porque circunscriben su contenido al ámbito territorial y a las restricciones y prohibiciones imprescindibles para satisfacer los intereses generales citados, recogen excepciones para compatibilizar los derechos individuales que pudieran verse afectados y disponen de regímenes transitorios para que las personas se adapten a su cumplimiento.

Entre las excepciones recogidas en el artículo 23 y en el Anexo III punto 20 de la ordenanza, se encuentra la de dejar y recoger alumnos de educación infantil y primaria. Esta es una reivindicación del sector educativo, concretamente de las escuelas infantiles, colegios de educación infantil y primaria e institutos de secundaria, y los permisos de accesos se limitan a los días lectivos del calendario escolar, entre el 1 de septiembre y el 30 de junio, y desde las siete a las 20 horas del día para el cual se gestione la autorización.



Estamos hablando de niños de corta edad que estudian en un centro escolar que se incluye dentro de la ZBEDCEP Distrito Centro y que por lo tanto no pueden ir por su cuenta hasta el mismo, sino que tiene que llevarlos sus progenitores o tutores. Es lógico, por tanto, que se permita la actividad de dejarlos y recogerlos del colegio y además se encuadra dentro del espíritu proporcional de la norma y atención al interés general.

El motivo de permitir estos accesos es también por razones de seguridad. Muchos menores no son usuarios del transporte público, y deben estar acompañados de adultos, y no todas las instalaciones dotacionales educativas disponen de un transporte público en la propia puerta del mismo, por lo que se considera adecuado que los padres del alumnado puedan acceder al mismo, siempre y cuando cumplan con la normativa estatal y municipal de tráfico, circulación y seguridad vial en cuanto a la parada o estacionamiento en la zona para dejar y recoger a los alumnos. El incumplimiento de la normativa es sancionado conforme a la LTSV.

Además hay que tener en cuenta que parte del alumnado de colegios situados en el centro no son residentes en el Distrito Centro, si no en otros distritos o, incluso, fuera del término municipal, por lo que en ocasiones no se dispone de otro medio de transporte que el vehículos privado.

El acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de los vehículos, recogido en el artículo 23.3.d).17ª de la OMS propuesto por el Proyecto normativo, para dejar o recoger alumnos de educación infantil y primaria, así como a los alumnos de secundaria cuyas necesidades así lo exijan, en los términos previstos en las disposiciones transitorias primera y tercera no debe suponer un perjuicio en la medida en que:

- h) satisface el principio de legalidad en la medida en que tiene por objeto facilitar el acceso de los menores a los centros educativos para la protección de los derechos de los menores de edad, acceso que por las necesidades propias del cuidado del menor debe realizarse mediante el acompañamiento de padres, familiares o personas adultas autorizadas para ello en los centros de educación infantil y primaria;
- i) satisface el principio de necesidad porque la autorización se limita a los supuestos estrictamente necesarios: es decir, para el acompañamiento de los menores de los centros de educación infantil y primaria, así como aquellos alumnos de educación secundaria cuyas necesidades así lo exijan (menores con discapacidad, con movilidad reducida, con movilidad funcional, o cualquier menor que por sus circunstancias personales así lo requiera;
- j) satisface el principio de proporcionalidad porque: el acceso de los vehículos está sujeto al cumplimiento de los requisitos de clasificación ambiental de los ismos según se potencial contaminante en los términos previstos en los artículos 21 y 23 y las disposiciones transitorias primera y tercera (apartado 5.d de la disposición transitoria tercera) y ; el acceso se circunscribe a los días lectivos del calendario escolar establecido por la Administración educativa comprendido entre el 1 de septiembre y el 30 de junio (apartado primero punto 20 del anexo III de la OMS);
- k) el Ayuntamiento de Madrid espera incrementar la reducción de las emisiones contaminantes de dióxido de nitrógeno mediante la creación de Madrid ZBE y la ZBEDEP



Plaza Elíptica en las que se han establecido restricciones en función de la potencialidad contaminante del vehículo;

- l) el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde en Septiembre del 2019, define el “anillo 2” que identifica con el Distrito Centro, en el que recoge actuaciones complementarias para la mejora de la calidad del aire mediante la peatonalización del entorno de la Puerta del Sol, la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de EMT para comunicar el Distrito Centro de norte a sur y de este a oeste y la creación de una línea circular de autobuses de bajas emisiones que recorra el perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro;
- m) su efecto se ha considerado a la hora de estimar la reducción de emisiones contaminantes derivadas de la implementación de las medidas contempladas en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, por lo que permitiendo el acceso en estas circunstancias se sigue dando puntual cumplimiento a los objetivos medioambientales previstos en la Ordenanza.
- n) permite incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP, facilitar el desarrollo de la actividad educativa y promover, con ello, su mejor valoración social.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

5ª) Alegación:

Con todo el transporte público que existe en el D. Centro, no es necesario entrar al mismo con vehículo privado. El paso de vehículos deriva en un debilitamiento de la calidad de los espacios públicos y se desincentiva la peatonalización.

Solicita la retirada del artículo 23.3e) 18 que se refiere a la excepción para el acceso y circulación por la ZBEDEP Distrito Centro a los “vehículos de trabajadores de establecimientos del interior de la ZBEDEP Distrito Centro con horario nocturno, cuando el horario de entrada o salida del lugar de trabajo esté comprendido entre las cero horas y las seis horas y treinta minutos.”

Contestación:

La presente ordenanza crea una nueva ordenación permanente de tráfico orientada igualmente a proteger la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire, bajo la forma ZBEDEP con la denominación Distrito Centro, en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios.

Se trata además de normas proporcionales porque circunscriben su contenido al ámbito territorial y a las restricciones y prohibiciones imprescindibles para satisfacer los intereses generales citados, recogen excepciones para compatibilizar los derechos individuales que pudieran verse afectados y disponen de regímenes transitorios para que las personas se adapten a su cumplimiento.

La excepción realizada en el artículo 23 y el Anexo III punto 21 de la ordenanza a los trabajadores en horario nocturno, tiene su justificación precisamente en la falta de transporte público en las



horas de la madrugada y en asegurar a estos trabajadores una entrada y salida de su lugar de trabajo.

El Metro de Madrid permanece cerrado al público entre las 1.30 y las 6:00 horas, por lo que no se podría acceder a dicha zona en transporte público a los trabajadores que así lo requiriesen.

El Ayuntamiento de Madrid ofrece a través del servicio nocturno de la EMT, popularmente conocido como “búhos”, un amplio servicio de transporte que puede resultar insuficiente para determinados trabajadores nocturnos, por lo que dicho servicio puede no cubrir las necesidades de la totalidad de los trabajadores que desempeñan su jornada laboral en horario nocturno.

Además, muchos de los trabajadores pueden residir fuera del término municipal de Madrid, lo que complicaría aún más el traslado de estas personas.

Las condiciones de la autorización se establecen en el Anexo III de la ordenanza y los interesados deberán aportar Contrato de trabajo y nómina, además de documento del empleador con el horario del trabajador. Solo podrán gestionar el acceso de un único vehículo de clase turismo, ciclomotor, motocicleta y vehículos de tres ruedas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

6º) Alegación:

“Artículo 48. Bicicletas, vehículos de movilidad personal, ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas asimiladas a ciclomotores o a motocicletas. 2. Los ciclomotores, las motocicletas y los vehículos de dos o tres ruedas asimiladas a ciclomotores o a motocicletas se estacionarán dando cumplimiento a las siguientes reglas: c) Se prohíbe el estacionamiento de estos vehículos en los siguientes espacios:

Propuesta. - Incluir un punto 8. Con la siguiente redacción: 8) zona de “orejas” en confluencia de dos aceras que hagan esquina.

Justificación. - Son puntos donde el aparcamiento imposibilita el tránsito peatonal y la visibilidad de los vehículos.

Contestación:

En relación a su alegación sobre el artículo 48, se estima parcialmente la misma indicando que, con el fin de regular y ordenar el estacionamiento en los distintos espacios urbanos, dentro del artículo 48 indicado se establecen una serie de requisitos y limitaciones para proceder a la ordenación y regulación del estacionamiento que se produce en aceras de bicicletas, vehículos de movilidad personal, motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas, para así garantizar la seguridad vial de peatones y resto de vehículos, y ordenar la necesaria convivencia de los distintos modos de transporte que actualmente son utilizados por los ciudadanos.

Las zonas de “orejetas” en esquina se incluyen dentro de estas limitaciones al estacionamiento en aceras, por lo que no procede incluir ninguna limitación exclusiva para dichos espacios.

Se **estima parcialmente la alegación relativa a las orejas** en la medida en que el supuesto de hecho solicitado se encuentra ya incluido en la medida en que se prohíbe el estacionamiento de motos allá donde se incumpla cualquiera de las condiciones de artículo 48.2.b) de la OMS, que incluye la exigencia de un ancho libre de paso de tres metros (apartado 4º) o una distancia mínima de dos metros a los encaminamientos tacto visuales (apartado 5º).

Por otro lado debe recordarse que el artículo 48.2.c).6º) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, prohíbe el estacionamiento “sobre ampliaciones provisionales de aceras”. Y que el artículo 48.2.c).7º) prohíbe expresamente el estacionamiento de motos en zonas peatonales que no sean aceras, salvo que lo permita expresamente la señalización. **Por ello no se requiere modificación alguna de Proyecto**

Asimismo debe señalarse que dentro de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 se incrementarán las reservas de estacionamiento exclusivas para motos, bicis y vehículos de movilidad personal en todos los distritos con el fin de mejorar el uso de los espacios peatonales destinándolos principalmente al peatón.

Por todo ello **se estima la alegación, pero la misma no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

7º) Alegación:

“Artículo 52. Autorización de estacionamiento. 1.Residentes. Las autorizaciones se otorgarán previa solicitud de la persona interesada, acreditando el cumplimiento de los requisitos y el abono de la tasa fijada en la OFSER. i) Debido a la configuración principalmente peatonal del viario del barrio 16 (Sol), las personas residentes de este barrio podrán estacionar en uno de los barrios colindantes 6

Propuesta. - Los residentes podrán aparcar en su zona o en la colindante.

Justificación. - Las pocas plazas o el vivir en calles colindantes con otras zonas provocan la dificultad añadida a aparcar el vehículo realizando más recorridos innecesarios que general más contaminación y molestias a los residentes. EL BARRIO 16 CUANDO ÉSTE NO TIENE PLAZAS NI PARA SUS PROPIOS RESIDENTES...” Es una isla dentro de una isla” El acceso a la zona colindante supone un gran alivio, pero no a la inversa.

Contestación:

En relación con la alegación sobre el artículo 52. Autorización de estacionamiento, en relación con el apartado i) debe señalarse que, tal y como recoge el citado apartado, debido a la configuración principalmente peatonal del viario del barrio 16 (Sol), las personas residentes de este barrio podrán estacionar en uno de los barrios colindantes 11 (Palacio) o 13 (Cortes), en función de la proximidad de su domicilio a uno de estos dos barrios.

Las personas residentes del barrio Sol con domicilio en el interior del perímetro de plaza de Callao, calle de Preciados, Puerta del Sol, calle de Carretas, calle Concepción Jerónima, calle Tintoreros, calle Cuchilleros, calle Cava de San Miguel, calle Fuentes, calle Costanilla de los Ángeles, plaza de Santo Domingo y calle Jacometrezo podrán estacionar en Sol y en el barrio de Palacio (Zona 161).



Las personas residentes del barrio Sol con domicilio en el interior del perímetro de plaza de Callao, calle de Preciados, Puerta del Sol, calle de Carretas, plaza de Jacinto Benavente, calle Cruz, plaza Canalejas, calle Sevilla, calle Virgen de los Peligros y calle Gran Vía podrán estacionar en el barrio Sol y en el barrio de Cortes (Zona 163).

La totalidad de plazas de estacionamiento regulado en dichos barrios es zona verde.

Por lo anterior se desestima la alegación indicada, ya que incluir al resto de barrios colindantes significaría que de facto los residentes del Barrio 16 podrían estacionar en la totalidad de plazas del Distrito Centro, de forma que se crearía una clara diferenciación y un claro desequilibrio, no solo entre los distintos barrios del Distrito Centro si no también con el resto de barrios dentro de la zona SER, en relación a las plazas para residentes y su uso por parte de los vecinos residentes en cada barrio, en comparación con los vecinos residentes en el Barrio 16 de Sol.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

8º) Alegación:

“Capítulo IV. Reservas”. “Artículo 73. Uso. Podrán utilizar estas reservas las motocicletas y los ciclomotores de dos y tres ruedas, así como las bicicletas, las bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los VMP, no pudiendo hacer uso de ellas ningún otro tipo de vehículo durante el horario que expresamente se determine. Los vehículos de este tipo que estén ligados al ejercicio de una actividad de explotación económica, incluidas la actividad de arrendamiento sin conductor de corta duración y sin base fija y la actividad de reparto de comida y bienes, podrán estacionar en las reservas municipales siempre que no ocupen más del cincuenta por ciento de las plazas existentes en cada concreta reserva de estacionamiento, computando a tal efecto el número total de los distintos tipos de vehículos de todas las actividades económicas estacionados en dicha reserva.”

Propuesta. - Reducir del 50% al 25% la reserva para vehículos ligados al ejercicio de una actividad.

Justificación. - Es una actividad privada haciendo uso de un espacio público y escaso.

Contestación:

Desde la entrada en vigor de la vigente OMS se ha producido un incremento considerable de las motos y motocicletas en arrendamiento sin conductor en la ciudad de Madrid. Esto estaba provocando que las mismas utilizasen las reservas de plazas de aparcamiento autorizadas de forma masiva, en perjuicio del motorista privado.

Por todo ello, se ha limitado a un máximo del 50% de la ocupación temporal de las citadas zonas, y se considera que es un porcentaje suficiente para la convivencia entre las motos de arrendamiento y las de carácter privativo.

Reducir aún más dicho porcentaje provocaría una insuficiencia de espacios de estacionamiento para este tipo de vehículos. No debemos olvidar que en la actualidad existen en torno a 11.000 plazas de aparcamientos para motos, y el parque móvil de motos puede ascender a en torno a



250.000 motos en la ciudad de Madrid, por lo que reducir aún más las plazas para este tipo de empresas haría casi inviable su estacionamiento.

El objetivo del artículo 73 de la OMS es que el peatón, habitualmente residente en la zona, pueda disfrutar de los espacios peatonales de su barrio.

La redacción de artículo 73 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo tiene como fin evitar un incremento permanente y continuado del estacionamiento en aceras y zonas peatonales de los vehículos que se indican en el mismo, vehículos que estén ligados al ejercicio de una actividad de explotación económica, incluidas la actividad de arrendamiento sin conductor de corta duración y sin base fija, y la actividad de reparto de comida y bienes.

Por último debe señalarse que con ese mismo fin, dentro de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, se incrementarán las reservas de estacionamiento exclusivas para motos, bicis y vehículos de movilidad personal en todos los distritos con el fin de mejorar el uso de los espacios peatonales destinándolos principalmente al peatón.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

9º) Alegación:

Solicita la supresión del punto primero, que permite la contratación de abonos de residentes a personas físicas o jurídicas titulares de actividades económicas y otras que desarrollen su actividad profesional o económica en inmuebles ubicados en el área de influencia del aparcamiento.

Contestación:

El artículo 126.1 de la vigente OMS establece que:

“Artículo 126. Requisitos.

1. Podrán contratar abonos de residentes, por orden de prioridad, las personas que formen parte de los siguientes colectivos:

- a) residentes en el área de influencia que acrediten disponer de la tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, que gozarán de prioridad en la asignación de plazas respecto del resto de colectivos;*
- b) el resto de residentes en el área de influencia, que gozarán de prioridad en la asignación de plazas respecto del tercer colectivo;*
- c) personas físicas y jurídicas titulares de actividades económicas y otras personas que desarrollen su actividad profesional o económica en inmuebles ubicados en el área de influencia del aparcamiento”.*

El Proyecto normativo propone dar la siguiente redacción:

“Artículo 126. Requisitos.

1. Solo podrán contratar abonos de residentes las personas que cumplan el requisito subjetivo, por orden de prioridad, de formar parte de los siguientes colectivos, ordenados

por su prioridad a efectos de poder contratar abonos de residentes:

- a) residentes en el área de influencia que acrediten disponer de la tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, que gozarán de prioridad en la asignación de plazas respecto del resto de colectivos;*
- b) el resto de residentes en el área de influencia, que gozarán de prioridad en la asignación de plazas respecto del tercer colectivo;*
- c) personas físicas y jurídicas titulares de actividades económicas y otras personas que desarrollen su actividad profesional o económica en inmuebles ubicados en el área de influencia del aparcamiento”.*

En el propio artículo 126 se establece un orden de prioridad por colectivos para contratar los abonos de residentes: residentes con tarjetas de estacionamiento para personas con movilidad reducida, el resto de los residentes en el área de influencia de que se trate y las personas físicas y jurídicas titulares de actividades económicas y otras personas que desarrollen su actividad profesional o económica en inmuebles ubicados en el área de influencia del aparcamiento.

La redacción propuesta protege los intereses de los residentes con movilidad reducida y el resto de las personas físicas residentes en el área de influencia del respectivo aparcamiento al otorgarles prioridad en la asignación de plazas respecto al tercer colectivo, que son las personas físicas y jurídicas titulares de actividades económicas o profesionales, aclarando expresamente que los colectivos se ordenan *“por su prioridad a efectos de poder contratar abonos de residentes”*. Por lo tanto, el orden de prioridad establecido por la normativa es claro y quedan totalmente protegidos los residentes.

Esto no es óbice a que deba permitirse, también, la contratación de abonos para aquellas personas que desarrollen una actividad económica en la zona de influencia del aparcamiento y para aquellos profesionales que trabajen en un local de la misma.

Las personas físicas y jurídicas titulares de actividades económicas ubicadas en el área de influencia de un aparcamiento pueden necesitar la contratación de un abono de residentes de media o larga duración en un aparcamiento municipal de residentes en régimen de gestión de abonos, considerando que se debe permitir la contratación de los abonos para residentes a aquellas personas físicas y jurídicas que desarrollan una actividad económica o profesional, dinamizando la zona de actuación y contribuyendo a crear un flujo positivo en la misma.

Con ello se reduce el tráfico de agitación, se eliminan vehículos estacionados en la banda de estacionamiento de la vía pública sin perjudicar los derechos de las personas físicas residentes que disponen de prioridad en la contratación de estos abonos de media y larga duración.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

10º) Alegación:

Suprimir el punto 5c) de la Disposición Transitoria Tercera de la ordenanza, al ser innecesario, pues los vehículos que indiquen las empresas y autónomos no necesitan permiso de acceso, al no poder acceder a la ZBEDEP Distrito Centro.



5)“ Hasta el 31 de diciembre de 2024 se permitirá el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de los siguientes vehículos con clasificación ambiental A, siempre que figuren de alta como autorizados en el sistema de gestión de acceso al Distrito Centro, en los términos y con sujeción a los requisitos ambientales generales, permanentes y temporales, para la circulación de vehículos en las vías urbanas de titularidad municipal:”

C) “Los vehículos turismo que indiquen las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicados en el interior del Distrito Centro, referidos en el artículo 23.3d) 3º.”

Contestación:

Contestación:

1. La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de :

a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”.

b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad, mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”.

c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”.

d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP, que se crearían si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

e) necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento de la normativa europea, como la Directiva 2008/50/ce del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa de carácter básico, como la Ley 34 /2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante LCA).

Por lo tanto se han creado dos nuevas zonas de especial protección, Distrito Centro y Plaza Elíptica, donde

La creación de “Madrid ZBE” y de las ZBEDEP “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica” se adopta normativamente en desarrollo de los planes y estrategias municipales para mejorar la calidad



del aire , concretamente del “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” y de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

2. Partiendo de la base y de la experiencia previa acumulada durante la vigencia de la Zona de Bajas Emisiones Madrid Central, anulada por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid como consecuencia de determinados defectos formales en su tramitación, la presente ordenanza crea una nueva ordenación permanente de tráfico orientada igualmente a proteger la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire, bajo la forma de ZBEDEP con la denominación Distrito Centro, en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en dicha Zona a los residentes.

3. En este sentido, el Proyecto normativo toma en consideración las especiales circunstancias del Distrito Centro, tanto en materia de contaminación ambiental como de la intensa demanda de uso del espacio público.

En relación a la necesidad de ordenación del espacio público el Proyecto normativo, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, considera adecuado permitir el acceso de los vehículos de los vehículos turismo que indiquen las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior del Distrito Centro y los de las personas invitadas por éstos, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y a las normas de gestión del anexo III.

4. Con ello se pretende poner en valor el papel de desarrollo socioeconómico que desempeñan las empresas y los autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior del Distrito Centro, al objeto de incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro.

Su acceso para el desarrollo de su actividad no debe suponer un perjuicio en la medida en que:

- m) el Ayuntamiento de Madrid espera incrementar la reducción de las emisiones contaminantes de dióxido de nitrógeno mediante la creación de Madrid ZBE y la ZBEDEP Plaza Elíptica en las que se han establecido restricciones en función de la potencialidad contaminante del vehículo;
- n) el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde en Septiembre del 2019, define el “anillo 2” que identifica con el Distrito Centro, en el que recoge actuaciones complementarias para la mejora de la calidad del aire mediante la peatonalización del entorno de la Puerta del Sol, la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de EMT para comunicar el Distrito Centro de norte a sur y de este a oeste y la creación de una línea circular de autobuses de bajas emisiones que recorra el perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro;
- o) su efecto se ha considerado a la hora de estimar la reducción de emisiones contaminantes derivadas de la implementación de las medidas contempladas en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360;



- e) permite incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP, facilitar el desarrollo de la actividad económica y promover, con ello, su mejor valoración social.

5. Se trata además de normas proporcionales porque circunscriben su contenido al ámbito territorial y a las restricciones y prohibiciones imprescindibles para satisfacer los intereses generales citados, recogen excepciones para compatibilizar los derechos individuales que pudieran verse afectados y disponen de regímenes transitorios para que las personas se adapten a su cumplimiento.

6. El régimen transitorio establecido en este artículo finaliza el 31 de diciembre de 2024 y hasta esa fecha, los vehículos turismo dados de alta en el sistema de gestión de accesos por los comerciantes y autónomos y con categoría ambiental A podrán circular por las vías urbanas de Madrid.

Pueden dar de alta hasta tres matrículas y el acceso debe resultar imprescindible para el adecuado desarrollo de la actividad. Por lo tanto, se guarda el equilibrio y proporcionalidad entre el interés general y los diferentes usos que se puede dar a la movilidad en nuestra ciudad.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

11º) Alegación:

En el Anexo III de la ordenanza se establecen los Criterios de Gestión de los Permisos de Acceso y Circulación de Vehículos por la ZBEDEP Distrito Centro.

En el punto 3 se establece entre ellos: “ Los vehículos turismo de las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicado en el interior del Distrito Centro”.

Se solicita que se deje este apartado para los vehículos industriales y no para los vehículos personales de los comerciantes.

El Distrito Centro tiene suficiente transporte público y no es necesario el acceso de los vehículos particulares de los comerciantes.

Contestación:

1. La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de :



a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”.

b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad, mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”.

c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”.

d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP, que se crearían si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

e) necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento de la normativa europea, como la Directiva 2008/50/ce del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa de carácter básico, como la Ley 34 /2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante LCA).

Por lo tanto se han creado dos nuevas zonas de especial protección, Distrito Centro y Plaza Elíptica, donde

La creación de “Madrid ZBE” y de las ZBEDEP “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica” se adopta normativamente en desarrollo de los planes y estrategias municipales para mejorar la calidad del aire , concretamente del “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” y de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

2. Partiendo de la base y de la experiencia previa acumulada durante la vigencia de la Zona de Bajas Emisiones Madrid Central, anulada por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid como consecuencia de determinados defectos formales en su tramitación, la presente ordenanza crea una nueva ordenación permanente de tráfico orientada igualmente a proteger la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire, bajo la forma de ZBEDEP con la denominación Distrito Centro, en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en dicha Zona a los residentes.

3. En este sentido, el Proyecto normativo toma en consideración las especiales circunstancias del Distrito Centro, tanto en materia de contaminación ambiental como de la intensa demanda de uso del espacio público.

En relación a la necesidad de ordenación del espacio público el Proyecto normativo, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, considera



adecuado permitir el acceso de los vehículos de los vehículos turismo que indiquen las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior del Distrito Centro y los de las personas invitadas por éstos, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y a las normas de gestión del anexo III.

4. Con ello se pretende poner en valor el papel de desarrollo socioeconómico que desempeñan las empresas y los autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior del Distrito Centro, al objeto de incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro.

Su acceso para el desarrollo de su actividad no debe suponer un perjuicio en la medida en que:

- p) el Ayuntamiento de Madrid espera incrementar la reducción de las emisiones contaminantes de dióxido de nitrógeno mediante la creación de Madrid ZBE y la ZBEDEP Plaza Elíptica en las que se han establecido restricciones en función de la potencialidad contaminante del vehículo;
- q) el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde en Septiembre del 2019, define el “anillo 2” que identifica con el Distrito Centro, en el que recoge actuaciones complementarias para la mejora de la calidad del aire mediante la peatonalización del entorno de la Puerta del Sol, la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de EMT para comunicar el Distrito Centro de norte a sur y de este a oeste y la creación de una línea circular de autobuses de bajas emisiones que recorra el perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro;
- r) su efecto se ha considerado a la hora de estimar la reducción de emisiones contaminantes derivadas de la implementación de las medidas contempladas en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360;
- f) permite incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP, facilitar el desarrollo de la actividad económica y promover, con ello, su mejor valoración social.

5. En el punto nº 8 de la Disposición Transitoria Tercera, entre los criterios de Gestión de los Permisos de Acceso y Circulación de Vehículos por la ZBEDEP Distrito Centro, se encuentran los Vehículos industriales debidamente rotulados e identificados que presten servicios de urgencias en la vía pública sobre suministro de agua, gas, electricidad o telecomunicaciones y de sus contratistas que realicen obras en la vía pública.

Por lo tanto, ya hay un epígrafe destinado a los vehículos industriales y no es necesario suprimir ningún otro.

El sentido de permitir el acceso a los vehículos turismo de empresas y autónomos que tengan un local en interior del Distrito, se debe a la promoción de la actividad económica de estos sectores, que toda Administración debe procurar e incentivar.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza pero sí de la MAIN.**



12º) Alegación:

El Anexo III punto 12e) del Proyecto inicial de Ordenanza establece que el acceso al Distrito Centro de los vehículos de distribución urbana de Mercancías y servicios comerciales y profesionales se permitirá dentro de las franjas horarias indicadas en el apartado cuarto de la Disposición Transitoria Tercera.

No se aplicarán dichas limitaciones de horarios a los vehículos destinados al servicio de entrega de medicamentos a centros sanitarios, oficinas de farmacias y centros de vacunación.

Se propone prohibir el acceso a los vehículos A desde la aprobación de la norma, el acceso a los vehículos con categoría ambiental B a partir del 31 de Diciembre del 2023 y reducir los horarios del resto de vehículos de 7 a 13 horas para todo tipo de vehículos independientemente de las etiquetas.

Solo se mantendrá la cláusula referente al servicio de entrega de medicamentos
Cuando los horarios para el reparto de mercancías dentro del D Centro se asimilan al resto de la ciudad, el descanso vecinal y los ruidos se agravan.

Contestación:

1. El apartado 4 de la disposición transitoria tercera regula el período transitorio para la imprescindible adaptación de las empresas de transporte y distribución al cumplimiento de la normativa de la ZBEDEP Distrito Centro. Se trata de un elemento básico de la proporcionalidad de la norma que facilita la disposición de un plazo de tiempo razonable para que las empresas lleven a cabo las adaptaciones que consideren oportunas.

El cuadro de horarios establecido en el apartado cuarto de la Disposición Transitoria Tercera está realizado en función de la MMA, el periodo y la categoría del vehículo, todo ello dentro de los principios de proporcionalidad y transitoriedad que inspira la presente norma.

Por lo tanto, no procede acortar los plazos para restringir el acceso y circulación de los vehículos de la DUM al Distrito Centro, ya que se ha establecido un escalado de restricciones, comenzando por los vehículos más contaminantes y de más MMA hasta los vehículos ECO Y CERO emisiones.

Es importante destacar que la apuesta del Ayuntamiento de Madrid por el vehículo eléctrico es clara y determinante, debido a la sostenibilidad ambiental y acústica de los mismos y a la falta de emisión de gases contaminantes a la atmósfera. Por lo tanto, las mayores ventajas y flexibilidad horaria se corresponden con este tipo de vehículos.

2. En cuanto al horario de carga y descarga de mercancías debe señalarse que es objeto de análisis y regulación específica en la señalización instalada en las reservas de carga y descarga. Debe recordarse que la distribución urbana de mercancías no se limita al suministro a la hostelería y restauración de la ZBEDEP Distrito Centro, sino que incluye el suministro de alimentos a supermercados, de bienes a los comercios y de comunicación postal y mercancías a los hogares que llevan a cabo compras a distancia habitualmente mediante el comercio electrónico.



Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza pero sí de la MAIN.**

13º) Alegación:

El Anexo III del Proyecto Inicial de Ordenanza en su punto 19 establece la gestión de accesos para los vehículos que utilicen los Abogados del Servicio de Guardia del Turno de Oficio que proporcionen asistencia letrada al detenido y a las personas víctimas de los delitos de la violencia de género, en las Comisarías de Policía Nacional de Centro y Retiro.

Se propone dejar este artículo para los vehículos del despacho de Abogados y no para aquellos particulares de los letrados, puesto que existe suficiente transporte público en el Distrito Centro.

Contestación:

El artículo 520.5 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal señala que aquellos abogados que se encuentren de guardia durante 24 horas tienen que acudir al centro indicado "a la mayor brevedad posible", utilizando para ello el medio de transporte más ágil en cada momento que, en la mayoría de las ocasiones, es su vehículo privado.

Hay que tener en cuenta que el letrado tiene un máximo de tres horas para llegar, pero que lo idóneo es hacerlo cuanto antes. Es decir, que lo conveniente nunca es agotar ese margen de tiempo para facilitar su servicio de asistencia letrada al detenido.

La excepción del artículo 23.3.d).16º de la OMS se circunscribe a los vehículos que utilicen los abogados del Servicio de Guardia del Turno de Oficio que proporcionen asistencia letrada al detenido y a las personas víctimas de los delitos de violencia de género y de trata de personas en las Comisarías de Policía Nacional de Centro y Retiro, para el ejercicio exclusivo de dicho servicio de guardia.

Se trata de una excepción:

- e) legal, porque tiene por objeto facilitar las condiciones materiales para la protección del derecho fundamental a la tutela judicial efectiva y la asistencia letrada en los términos perentorios establecidos por la Ley de Enjuiciamiento Criminal;
- f) necesaria para facilitar el acceso de los abogados del servicio de guardia del turno de oficio a las Comisarías afectadas por la ZBEDEP Distrito Centro para asistir al detenido y a las personas víctimas de los delitos de violencia de género y de trata de personas;
- g) racional, porque con esta excepción se pretende facilitar el acceso lo antes posible de los abogados del turno de oficio para la asistencia al detenido y a las víctimas de los delitos para los que la Ley de Enjuiciamiento Criminal establece un plazo de asistencia máximo de tres horas, que puede producirse a cualquier hora del día y que puede necesitar el acceso de la abogada u abogado en su vehículo privado;
- h) proporcional, porque no se permite el acceso a cualquier abogada/o sino solo a los que forman parte del servicio de guardia del turno de oficio; porque no permite el paso por



la ZBEDEP para acceder a cualquier comisaría sino que se autoriza exclusivamente el acceso de aquellos vehículos de abogados de servicio de guardia del turno de oficio que vayan a prestar asistencia letrada en las comisarías de Centro y Retiro; y porque no se autoriza para la asistencia de cualquier delito, sino exclusivamente para la asistencia letrada por abogados del servicio de guardia del turno de oficio que requieran prestar su asistencia letrada a una persona detenida o a las personas víctimas de los delitos de violencia de género y de trata de personas en las comisarías de Policía Nacional de Centro y Retiro.

El punto 19 del Anexo III del Proyecto inicial de Ordenanza otorga toda la responsabilidad de la tramitación de los accesos de los vehículos a la ZBEDEP Distrito Centro, al propio Colegio de Abogados.

Así se proporcionará al Colegio de Abogados de Madrid el alta en el sistema General de accesos y será este quien suscriba una declaración responsable comprometiéndose a incluir solo aquellas matrículas que van a realizar el servicio en las Comisarías del Distrito Centro.

De la misma manera será el Colegio de Abogados quien podrá otorgar diez permisos diarios para este objeto, sin perjuicio de su posible y posterior ampliación en caso de mayor necesidad justificada.

En base a lo aquí expuesto, es indiferente si el vehículo es propiedad del Colegio o del letrado, pues lo importante es la gestión diaria de hasta 10 vehículos como máximo por parte del Ilustre Colegio de Abogados de Madrid para acceder y circular por el Distrito Centro.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de Ordenanza, pero sí de la MAIN.**

14º) Alegación:

En relación con el Anexo III de la Ordenanza, punto nº 20 sobre los vehículos que accedan a la ZBEDEP Distrito Centro para dejar o recoger alumnos de educación infantil y primaria, así como a los alumnos de secundaria cuyas necesidades así lo exijan.

Se propone suprimir este artículo, puesto que las personas con alguna minusvalía ya se encuentran reguladas en otros artículos de la norma y además hay suficiente transporte público en el Distrito Centro para cubrir estas situaciones.

Contestación:

La presente ordenanza crea una nueva ordenación permanente de tráfico orientada igualmente a proteger la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire, bajo la forma ZBEDEP con la denominación Distrito Centro, en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios.

Se trata además de normas proporcionales porque circunscriben su contenido al ámbito territorial y a las restricciones y prohibiciones imprescindibles para satisfacer los intereses generales citados, recogen excepciones para compatibilizar los derechos individuales que



podrían verse afectados y disponen de regímenes transitorios para que las personas se adapten a su cumplimiento.

Entre las excepciones recogidas en el artículo 23 y en el Anexo III punto 20 de la ordenanza, se encuentra la de dejar y recoger alumnos de educación infantil y primaria. Esta es una reivindicación del sector educativo, concretamente de las escuelas infantiles, colegios de educación infantil y primaria e institutos de secundaria, y los permisos de accesos se limitan a los días lectivos del calendario escolar, entre el 1 de septiembre y el 30 de junio, y desde las siete a las 20 horas del día para el cual se gestione la autorización.

Estamos hablando de niños de corta edad que estudian en un centro escolar que se incluye dentro de la ZBEDCEP Distrito Centro y que por lo tanto no pueden ir por su cuenta hasta el mismo, sino que tiene que llevarlos sus progenitores o tutores. Es lógico, por tanto, que se permita la actividad de dejarlos y recogerlos del colegio y además se encuadra dentro del espíritu proporcional de la norma y atención al interés general.

El motivo de permitir estos accesos es también por razones de seguridad. Muchos menores no son usuarios del transporte público, y deben estar acompañados de adultos, y no todas las instalaciones dotacionales educativas disponen de un transporte público en la propia puerta del mismo, por lo que se considera adecuado que los padres del alumnado puedan acceder al mismo, siempre y cuando cumplan con la normativa estatal y municipal de tráfico, circulación y seguridad vial en cuanto a la parada o estacionamiento en la zona para dejar y recoger a los alumnos. El incumplimiento de la normativa es sancionado conforme a la LTSV.

Además hay que tener en cuenta que parte del alumnado de colegios situados en el centro no son residentes en el Distrito Centro, si no en otros distritos o, incluso, fuera del término municipal, por lo que en ocasiones no se dispone de otro medio de transporte que el vehículos privado.

El acceso a la ZBEDCEP Distrito Centro de los vehículos, recogido en el artículo 23.3.d).17ª de la OMS propuesto por el Proyecto normativo, para dejar o recoger alumnos de educación infantil y primaria, así como a los alumnos de secundaria cuyas necesidades así lo exijan, en los términos previstos en las disposiciones transitorias primera y tercera no debe suponer un perjuicio en la medida en que:

- h) satisface el principio de legalidad en la medida en que tiene por objeto facilitar el acceso de los menores a los centros educativos para la protección de los derechos de los menores de edad, acceso que por las necesidades propias del cuidado del menor debe realizarse mediante el acompañamiento de padres, familiares o personas adultas autorizadas para ello en los centros de educación infantil y primaria;
- i) satisface el principio de necesidad porque la autorización se limita a los supuestos estrictamente necesarios: es decir, para el acompañamiento de los menores de los centros de educación infantil y primaria, así como aquellos alumnos de educación secundaria cuyas necesidades así lo exijan (menores con discapacidad, con movilidad reducida, con movilidad funcional, o cualquier menor que por sus circunstancias personales así lo requiera;



- j) satisface el principio de proporcionalidad porque: el acceso de los vehículos está sujeto al cumplimiento de los requisitos de clasificación ambiental de los ismos según se potencial contaminante en los términos previstos en los artículos 21 y 23 y las disposiciones transitorias primera y tercera (apartado 5.d de la disposición transitoria tercera) y ; el acceso se circunscribe a los días lectivos del calendario escolar establecido por la Administración educativa comprendido entre el 1 de septiembre y el 30 de junio (apartado primero punto 20 del anexo III de la OMS);
- k) el Ayuntamiento de Madrid espera incrementar la reducción de las emisiones contaminantes de dióxido de nitrógeno mediante la creación de Madrid ZBE y la ZBEDEP Plaza Elíptica en las que se han establecido restricciones en función de la potencialidad contaminante del vehículo;
- l) el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde en Septiembre del 2019, define el “anillo 2” que identifica con el Distrito Centro, en el que recoge actuaciones complementarias para la mejora de la calidad del aire mediante la peatonalización del entorno de la Puerta del Sol, la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de EMT para comunicar el Distrito Centro de norte a sur y de este a oeste y la creación de una línea circular de autobuses de bajas emisiones que recorra el perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro;
- m) su efecto se ha considerado a la hora de estimar la reducción de emisiones contaminantes derivadas de la implementación de las medidas contempladas en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, por lo que permitiendo el acceso en estas circunstancias se sigue dando puntual cumplimiento a los objetivos medioambientales previstos en la Ordenanza.
- n) permite incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP, facilitar el desarrollo de la actividad educativa y promover, con ello, su mejor valoración social.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí de la MAIN** para incluir la argumentación expuesta.

15º) Alegación:

En relación con el Anexo III punto 21 de la Ordenanza, sobre los vehículos de personas trabajadoras de establecimientos del interior de la ZBEDEP Distrito Centro con horario nocturno. Se propone suprimir este artículo porque el Distrito Centro está bien cubierto de transporte público en esa franja horaria.

Contestación:

La presente ordenanza crea una nueva ordenación permanente de tráfico orientada igualmente a proteger la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire, bajo la forma ZBEDEP con la denominación Distrito Centro, en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios.



Se trata además de normas proporcionales porque circunscriben su contenido al ámbito territorial y a las restricciones y prohibiciones imprescindibles para satisfacer los intereses generales citados, recogen excepciones para compatibilizar los derechos individuales que pudieran verse afectados y disponen de regímenes transitorios para que las personas se adapten a su cumplimiento.

La excepción realizada en el artículo 23 y el Anexo III punto 21 de la ordenanza a los trabajadores en horario nocturno, tiene su justificación precisamente en la falta de transporte público en las horas de la madrugada y en asegurar a estos trabajadores una entrada y salida de su lugar de trabajo.

El Metro de Madrid permanece cerrado entre las 1.30 y las 6:00 horas, por lo que dicho servicio no permite satisfacer durante dicho horario las necesidades de transporte de aquellos trabajadores que por desempeñar su jornada laboral durante dicho horario así lo requiriesen.

El horario nocturno de los trabajadores puede tener una hora de comienzo o de finalización en la que el transporte público resulte insuficiente, por lo que la OMS debe contemplar este tipo de situaciones para favorecer el acceso de los trabajadores al desempeño de las actividades laborales nocturnas en una zona de la ciudad en la que se desarrollan muchos servicios nocturnos, tanto servicios privados como servicios públicos.

El hecho de que muchos trabajadores puedan residir fuera del término municipal de Madrid dificulta sus opciones de transporte.

Pese a que el Ayuntamiento de Madrid ofrece un amplio servicio de transporte a través del servicio nocturno de la EMT, popularmente conocido como “buhos”, éste puede resultar insuficiente para determinados trabajadores nocturnos, por lo que dicho servicio puede no cubrir las necesidades de la totalidad de los trabajadores que desempeñan su jornada laboral en horario nocturno.

Las condiciones de la autorización se establecen en el Anexo III de la ordenanza y los interesados deberán aportar Contrato de trabajo y nómina, además de documento del empleador con el horario del trabajador. Solo podrán gestionar el acceso de un único vehículo de clase turismo, ciclomotor, motocicleta y vehículos de tres ruedas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí de la MAIN** para incluir la argumentación expuesta.

16ª) Alegación. Convivencia de Modos.

Solicita incluir un tipo de vías que permita la convivencia de modos, es decir que sea compatible la zona peatonal con el tránsito de vehículos, como por ejemplo los autobuses de la EMT, como en la calle Arenal.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 20 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase



del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

- c) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
- d) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

Sin perjuicio de ello se informa que el artículo 20.2.e) de la vigente OMS establece que la prohibición de circulación de vehículos no afecta a los vehículos de transporte público regular de viajeros, tanto de uso general como especial, así como los de asistencia a la operación de tales servicios. En cualquier caso la circulación de vehículos por zonas y vías peatonales es y debe ser excepcional por el propio concepto de zona peatonal.

17ª) Alegación. Prohibición de Aparcamientos.

Solicita la prohibición total de aparcamiento para cualquier tipo de vehículos en zonas de acceso a colegios, museos, centros culturales, de salud, etc por cuestiones de seguridad, ya que son zonas de mucho tránsito peatonal.

Contestación:

Se desestima porque las reservas por motivos de seguridad se señalizan verticalmente. En relación al estacionamiento de vehículos de dos o tres ruedas en las aceras de colegios, museos, centros de salud se considera que la regulación de los apartados 1 y 2 del artículo 48 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, solo será posible si se garantiza el ancho libre de paso y la distancia respecto de los encaminamientos peatonales.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.**

18ª) Alegación. Prohibición de Aparcamientos.

Solicita la prohibición total de aparcamiento de motocicletas de arrendamiento sin conductor y sin base fija en zonas señalizadas como verde (aparcamientos de residentes).

Contestación:

Se desestima la alegación que solicita la prohibición total de estacionamiento de motocicletas de arrendamiento sin conductor de corta duración y sin base fija en zona señalizada como verde (aparcamiento de residentes), se desestima la misma indicando que, incluir dicha prohibición incrementaría el estacionamiento de dichos vehículos en general tanto de forma correcta como de forma indebida en las aceras, espacios destinados preferentemente para el uso peatonal.

Con el fin de reducir el estacionamiento de motos, bicis y vehículos de movilidad personal en zonas de estacionamiento para residentes, dentro de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, el Ayuntamiento de Madrid está trabajando en incrementar las reservas



de estacionamiento exclusivas para ese tipo de vehículos en todos los distritos con el fin asimismo de mejorar el uso de los espacios peatonales destinándolos principalmente al peatón.

En concreto desde el mes de agosto de 2021 se han ido creando y ampliando el parque de aparcamientos de motos, y se va a pasar de las 11.516 plazas existentes en la actualidad a 25.000 nuevas plazas, en un periodo de dos años.

Con esta política de promoción de las reservas específicas para motos se pretende reducir el estacionamiento de estos vehículos en las aceras. Lo que no se considera oportuno es la prohibición de la utilización de plazas disponibles en el SER, pues son vehículos con los mismos derechos a poder estacionar donde la normativa lo permite.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1295

D./D^a [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011676245 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que

establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;



tttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

uuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

vvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de

noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a las Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *“medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”*. Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *“tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida”*.

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

xxx) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

yyy) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de*



estacionamiento para personas con discapacidad”, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

zzz) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

aaaa) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

bbbb) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

- ee) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;
- ff) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

“a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12



de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

“e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.”

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a)** de la OMS recogida por el Proyecto normativo.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1296

Dº./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº./D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011676753 por el que Dº./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

www) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

xxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

yyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

zzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo



Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- ggg) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- hhh) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

- ww) “tener por objeto un uso familiar” es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;
- xx) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;
- yy) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;



zz) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de “Madrid ZBE”, desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1297

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro REGAGE21e00011678841 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los



niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación

medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ffffff) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

gggggg) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

hhhhhh) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

iiiiii) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

jjjjjj) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

kkkkkk) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

llllll) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

mmmmm) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

nnnnnn) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

bbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

ccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

ddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, ***y a la normativa estatal de carácter básico***, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire***.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del ***dióxido de nitrógeno***, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

- k) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;
- l) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:



El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

- ee) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.
- ff) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.
- gg) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la medida principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.
- hh) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- ii) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.
- jj) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio



climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

- u) la seguridad jurídica con una regulación detallada;
- v) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;
- w) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;
- x) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la Memoria de Análisis del Impacto Normativo (MAIN)** inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1298

D^a./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a./D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011680125 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

- ff) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.



- uuuuu) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- vvvvv) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.
- wwwww) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.
- xxxxx) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *“en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo”*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

“6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:”.

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

uuuuu) *“1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad”*, conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

vvvvv) *“2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;”* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de

proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

wwwww) “6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;” conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

xxxxx) “7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización” conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

kkk) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

III) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

“Artículo 40.2 de la LTSV. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN)** inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº1299

Dº./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº./D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011506722 por el que Dº./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

No está de acuerdo con las restricciones de Madrid Central, ahora denominado Zona Especial de Bajas Emisiones de Protección Especial de la zona Centro, porque restringe la libertad de los ciudadanos a desplazarse y fue un compromiso del Alcalde

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue la norma y la elaboración de una nueva.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora

de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

oooooo) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

pppppp) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

qqqqqq) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

rrrrrr) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ssssss) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

tttttt) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

uuuuuu) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

vvvvvv) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

wwwwww) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

fffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

ggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

hhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los

derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

- m) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;
- n) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

- kk) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.
- ll) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.
- mm) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.



- nn) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- oo) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.
- pp) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

6.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

- y) la seguridad jurídica con una regulación detallada;
- z) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;
- aa) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;
- bb) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la Memoria de Análisis del Impacto Normativo (MAIN)** inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES Nº 1300

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro del Ministerio Política Territorial y Función Pública el documento con nº de registro electrónico REGAGE21e00011583400 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación, se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los



niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación

medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

xxxxxx) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

yyyyyy) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

zzzzzz) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

aaaaaaa) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

bbbbbbb) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ccccccc) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ddddddd) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

eeeeeee) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

fffffff) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

- ggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*
- hhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*
- iii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*
- jjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.



4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

- o) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;
- p) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:



El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

- qq) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.
- rr) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.
- ss) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la medida principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.
- tt) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- uu) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.
- vv) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio



climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

- cc) la seguridad jurídica con una regulación detallada;
- dd) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;
- ee) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;
- ff) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la Memoria de Análisis del Impacto Normativo (MAIN)** inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1301

ASOCIACIÓN DE VECINOS DEL BARRIO DE MOSCARDÓ

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por la ASOCIACIÓN DE VECINOS DEL BARRIO DE MOSCARDÓ, al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro GENERAL DEL Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación el documento con nº de anotación O00000226e2100038398 por el que la ASOCIACIÓN DE VECINOS DEL BARRIO DE MOSCARDÓ, formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito presenta una quincena de hojas con multitud de firmas de ciudadanos que se oponen a la inclusión del Barrio de Moscardó en el Área de Estacionamiento Regulado sujeta a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), en el autorizan a la Asociación de Vecinos de Barrio de Moscardó su presentación ante el Ayuntamiento de Madrid en el periodo de información pública de la Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible.

1ª) Alegación:

Las personas alegantes rechazan la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) en el Barrio de Moscardó, alegando que rechazan el afán recaudatorio de la medida.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Dentro de los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentra el barrio de Moscardó conforme a la propuesta de modificación del artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS en los términos recogidos en el Proyecto normativo.

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

“Artículo 49.1 de la OMS. El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

“Artículo 7. de la LTSV. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

“Artículo 39.4 de la LTSV. Normas generales.

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

“Artículo 40 de la LTSV. Prohibiciones.

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización”.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que responde a la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

- rr) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.
- ss) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida



y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora en materia de calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

- tt) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.
- uu) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en el barrio de Moscardó:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

- kkk) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;
- lll) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del

SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

- mmm) el efecto frontera provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;
- nnn) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;
- ooo) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;
- ppp) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes. Por tanto, la finalidad es ordenar el estacionamiento del espacio público municipal de estacionamiento para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

- jj) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo



de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

- kk) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.
- ll) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.
- mm) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.
- nn) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.
- oo) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.
- pp) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio” alguno. En relación con la presunción manifestada en tal sentido por la alegación debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

2ª) Alegación:

El escrito solicita la implantación de una Zona de Aparcamiento vecinal (ZAV) en el barrio de Moscardó en los términos especificados en los artículos 56 y 57 de la Ordenanza vigente”.

Contestación:

Las Zonas de Aparcamiento Vecinal (ZAV), actualmente recogidas en los artículos 56 y 57 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, establecen unas medidas



de regulación del estacionamiento que ya se encuentran reflejadas y recogidas para las zonas del Servicio de Estacionamiento Regulado.

La creación de zonas ZAV en ámbitos donde existe una alta demanda de estacionamiento, al ser áreas afectadas por el “efecto frontera” del SER, no aportaría beneficios añadidos al establecimiento de la regulación por medio del SER en los mismos.

De la alegación se desprende que la ciudadanía solicita medidas eficaces de regulación de estacionamiento para facilitar el estacionamiento efectivo de los vehículos de las personas residentes en dichos barrios y zonas, por lo que no se cuestiona la necesidad de la regulación de estacionamiento sino de modelo. La alegación parece preferir la regulación de las ZAV frente al SER por la gratuidad del estacionamiento de los residentes en el primer modelo.

En este sentido es preciso tener en cuenta que la gratuidad del estacionamiento en las ZAV a los vecinos empadronados en las mismas supondría un agravio comparativo con los vecinos residentes en todas las zonas SER del resto de la ciudad, que si tienen que pagar una tasa y que, aunque reducida, limita y restringe el impacto que podría generar el posible uso indiscriminado de la obtención del distintivo de residente de forma gratuita, no consiguiéndose de esta manera un efecto positivo, ni a corto ni medio ni a largo plazo en cuanto a la mejora del estacionamiento para los propios vecinos en su zona, a diferencia de los efectos positivos para los residentes de los barrios incluidos en el AER del SER.

Además, el establecimiento de una normativa y unas medidas distintas en las ZAV a las ya establecidas para las zonas SER, en relación a la regulación del estacionamiento en superficie, en cuanto a horarios, tipos de zonas, límites, obtención de tiques, entre otras cuestiones, crearía confusión tanto a los residentes como a los usuarios y no potenciaría una rotación de vehículos eficiente y adecuada que fomentase una movilidad sostenible, ni en dichos ámbitos ni en el resto de la ciudad de Madrid.

Por todo lo anteriormente expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1302

D./D^a [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011502747 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la

protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “*proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo*”.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:



iiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

jjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

kkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

llll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a las Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *“medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”*. Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *“tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida”*.

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

cccc) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

dddd) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *“vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el*

que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

eeee) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *“vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;*

ffff) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

gggg) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar un trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean



transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

gg) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

hh) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

“a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto



en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

“e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH.”

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a)** de la OMS recogida por el Proyecto normativo.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1303

Dº./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº./D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011582995 por el que Dº./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos



para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

nnnnn)la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

ooooo)la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

ppppp)crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.



Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- iii) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- jjj) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico,



Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1304

Dº./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº./D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 27 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011584499 por el que Dº./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

rrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

sssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

ttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.



Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

- kkk) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;
- III) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico,



Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1305

D./D^a [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011633054 por el que [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:



uuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

vvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

wwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

xxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.



El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circumscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:



1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1306

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D^a./D. [REDACTED]
[REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011634771 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de “Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER”.

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *“el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”*.

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento *“conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice”*.

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

- vv) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

- ww) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental “A”, se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” es:

- oo) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la



progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

- pp) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

- qq) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

- rr) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos “A” en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.



La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra “de”. Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

“1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (...)”

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1.036

D^a [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210721497 por el que D^a [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación. ANEXO VI. Definiciones.

Expone que la Ordenanza debería en el Anexo VI una nueva definición que sea “Calle Escolar”, con una serie de medidas que aumente la seguridad vial de los escolares, reduzca la contaminación, se limite a 20 km/h, se prohíba aparcar, etc.

Contestación:

La vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, establece en el artículo 10 el mandato de otorgar una especial protección a los menores, recogiendo la obligación de adoptar medidas de protección en cuanto el diseño viario, la señalización y el control de la disciplina viaria en los espacios y vías públicos en torno a las guarderías y los colegios:

“Artículo 10 OMS (vigente). Colectivos especialmente protegidos.

Se protegerá especialmente a las personas menores de edad, a las de edad avanzada, a las personas dependientes, a las personas con discapacidad y a las personas con movilidad reducida, y se adoptarán en particular medidas de protección en cuanto al diseño viario, la señalización y el control de la disciplina viaria en los espacios y vías que éstas utilicen en torno a guarderías, colegios, centros de mayores, hospitales, centros de salud y otros servicios utilizados especialmente por las mismas.

Se estima parcialmente en la medida en que se comparten algunas de las ideas propuestas en su alegación, que ya son ejecutadas por el Ayuntamiento de Madrid para proteger a los menores como la adopción de ordenación viaria y señalización para el calmado del tráfico, instalación de semáforos, la instalación de la señalización oportuna, regulación del intervalo verde de los peatones en los horarios de entrada y salida a los centros educativos para facilitar el cruce seguro de vías por los menores acompañados, elevación de aceras, así como la especial dedicación de al Policía Municipal para regular el tráfico y garantizar la seguridad vial en los horarios de entrada y salida de los colegios.

Por tanto, el Ayuntamiento de Madrid ya adopta las medidas de ordenación viaria, de ordenación de uso de espacio público y de regulación del tráfico necesarias para garantizar eficazmente la seguridad vial de los menores con especial atención a los entornos escolares, incluyendo expresamente las guarderías y los colegios.

Sin perjuicio de ello **se desestima la introducción de la definición de camino escolar** en el anexo VI de la OMS que propone la alegación, que contiene elementos normativos más propios de un precepto jurídico que establece una ordenación permanente de tráfico de carácter genérica que de una definición. Además la definición propuesta carece de respaldo legal en el “Anexo I. Conceptos básicos” del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y resulta innecesaria para llevar a cabo las medidas de protección de la seguridad vial de los menores que el Ayuntamiento de Madrid ya realiza, considerando a tal efecto suficiente la regulación del citado artículo 10 de la OMS.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

2ª) Alegación. ANEXO VI. Definiciones.

Expone que la Ordenanza debería en el Anexo VI una nueva definición que sea “Camino Escolar”, que serían caminos continuos para garantizar una circulación segura y autónoma de los escolares, limitando el tráfico, etc.

Contestación:

Se desestima la introducción de la definición de camino escolar en el anexo VI de la OMS que propone la alegación, que contiene elementos normativos más propios de un precepto jurídico que establece una ordenación permanente de tráfico de carácter genérica que de una definición. Además la definición propuesta carece de respaldo legal en el “Anexo I. Conceptos básicos” del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y resulta innecesaria para llevar a cabo las medidas de protección de la seguridad vial de los menores que el Ayuntamiento de Madrid ya realiza, considerando a a tal efecto suficiente la regulación del citado artículo 10 de la OMS.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.



3ª) Alegación. Artículo 17. Nueva Redacción.

Expone la necesidad de añadir una nueva letra para limitar a 20km/h la circulación en las vías declaradas como “Calle Escolar”.

Contestación:

Se desestima porque la regulación del artículo 17 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo se ajusta a la regulación del artículo 50 de Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

Adicionalmente debe señalarse que por razones de seguridad jurídica se considera más oportuno ordenar la limitación de la velocidad máxima en este tipo de vías mediante la señalización viaria.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

4ª) Alegación. Artículo 48. Nueva Redacción.

Expone la necesidad de añadir en el apartado veintitrés una nueva letra c) para no permitir el estacionamiento de motos en calles escolares.

Contestación:

Se desestima como consecuencia de la desestimación previa de las alegaciones previas que proponían la regulación del concepto de calle escolar en los términos propuestos.

Sin perjuicio de ello se recuerda que el artículo 48.2.b).3.º prohíbe el estacionamiento de motos donde exista señalización que lo prohíba, por lo que el Ayuntamiento de Madrid puede prohibir el estacionamiento de motos mediante la instalación de la señalización oportuna junto a los colegios si así se estimara oportuno para garantizar la seguridad vial, en aplicación de artículo 10 de la OMS.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1307

Dº./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº./D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011636556 por el que Dº./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:

- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos



para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

zzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

aaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

bbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento de la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.



Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

mmm) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante;

nnn) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico,



Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos “A” de la ordenación permanente de tráfico de “Madrid ZBE” establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1308

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación REGAGE21e00011638175 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la



calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- s) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- t) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la*

contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ggggggg) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

hhhhhhh) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

iiiiiii) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

jjjjjjj) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

kkkkkkk) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

lllllll) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.



mmmmmm) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

nnnnnn) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ooooooo) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

cccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

dddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

eeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

ffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.



2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que

circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO₂ (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO₂ total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO₂ en la ciudad, que muestra *“la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO₂ se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”*:

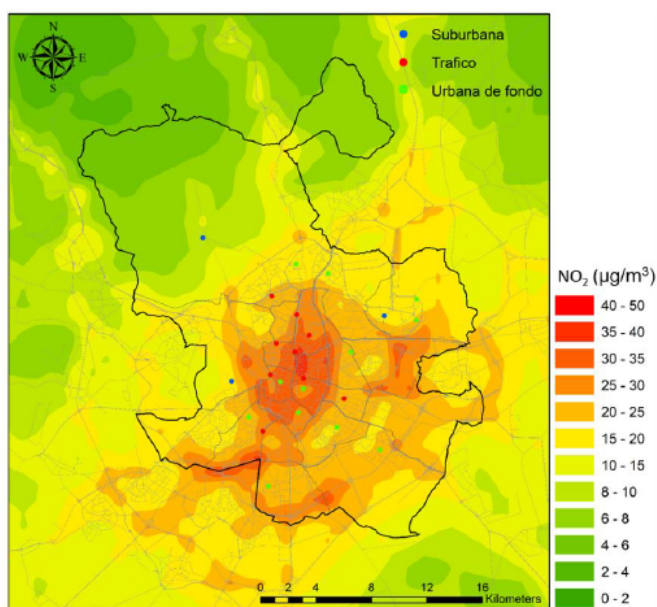


Figura 2. Concentración media anual de NO₂ año base

Como señala el citado “Plan A” en sus páginas 58 y 59: *“los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en*

zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio”.

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental “A” a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m³ en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m³.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que puede superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:



Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1309

D^a./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a./D. [REDACTED]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación REGAGE21e00011640083 por el que D^a./D. [REDACTED]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica

responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- u) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- v) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de



protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ppppppp) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

qqqqqqq) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

rrrrrrr) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

sssssss) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.



ttttttt) *Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

uuuuuuu) *Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

vvvvvvv) *Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

wwwwwww) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*

xxxxxxx) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ggggggg) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*

hhhhhhh) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*

iiiiiii) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la*



mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

jjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO2), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar,



de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO₂) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO₂ totales del municipio):

xxx) clasificación ambiental A: 0,705;
yyy) clasificación ambiental: 0,453;
zzz) clasificación ambiental C: 0,098;
aaaa) clasificación ambiental ECO: 0,015;
bbbb) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más*



contaminantes en los términos regulados en este artículo”, tal y como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1310

Dº./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº./D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011642633 por el que Dº./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia



de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) “Distrito Centro”.

La regulación de ZBEDEP denominada “Distrito Centro” responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para

proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

yyyyyyy) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

zzzzzzz) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

aaaaaaa) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

bbbbbbbb) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ccccccc) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ddddddd) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

eeeeeee) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

fffffff) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ggggggg) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

llllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

mmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

nnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, ***y a la normativa estatal de carácter básico***, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire***.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del ***dióxido de nitrógeno***, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.



4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

- q) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;
- r) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:



El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

- ww) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.
- xx) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.
- yy) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la medida principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.
- zz) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- aaa) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.
- bbb) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio



climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

- gg) la seguridad jurídica con una regulación detallada;
- hh) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;
- ii) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;
- jj) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la Memoria de Análisis del Impacto Normativo (MAIN)** inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1311

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación REGAGE21e00011645281 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del

aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- w) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- x) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

hhhhhhh) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

iiiiiii) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

jjjjjjj) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

kkkkkkk) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

lllllll) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.



mmmmmmmm) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

nnnnnnnn) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

oooooooo) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

pppppppp) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

ppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

qqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

rrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.



Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO₂ (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO₂ total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO₂ en la ciudad, que muestra *“la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO₂ se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”*:

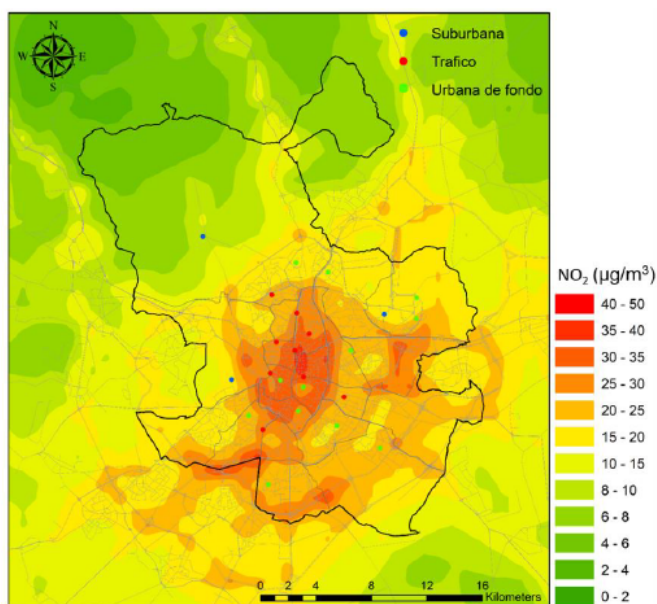


Figura 2. Concentración media anual de NO₂ año base

Como señala el citado “Plan A” en sus páginas 58 y 59: *“los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio”*.

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental “A” a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m³ en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m³.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de



la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que puede superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia



en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1312

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación REGAGE21e00011646773 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del

aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- y) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- z) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.



2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

qqqqqqq) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

rrrrrrrr) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

sssssss) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

tttttttt) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

uuuuuuuu) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.



vvvvvvvv) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

wwwwwww) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

xxxxxxx) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

yyyyyyy) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

sssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

ttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

uuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;



vvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.



Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO₂ (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO₂ total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO₂ en la ciudad, que muestra *“la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO₂ se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”*:

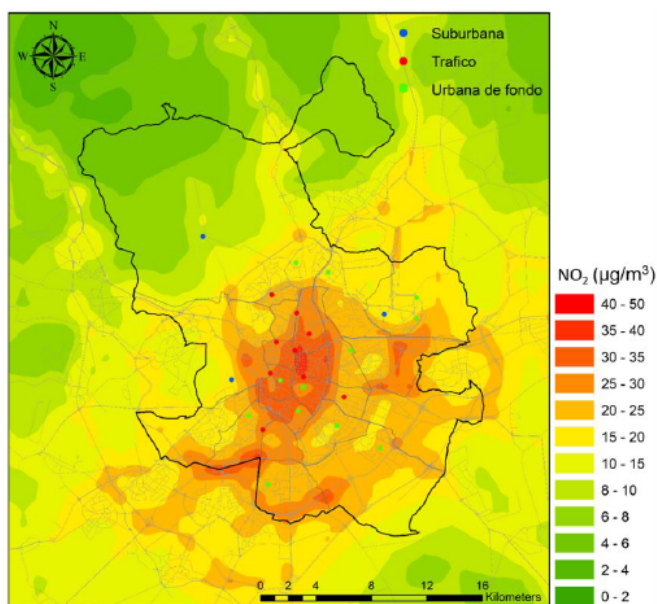


Figura 2. Concentración media anual de NO₂ año base

Como señala el citado “Plan A” en sus páginas 58 y 59: *“los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio”*.

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental “A” a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m³ en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m³.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de



la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que puede superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia



en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1313

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación REGAGE21e00011647800 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del

aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- aa) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- bb) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.



2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “*proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo*”.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

zzzzzzzz) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

aaaaaaaaa) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

bbbbbbbbb) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

cccccccc) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ddddddddd) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.



eeeeeeeee) *Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

fffffffffff) *Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

gggggggggg) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*

hhhhhhhhh) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

wwwwww) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*

xxxxxx) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*

yyyyyy) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*



zzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.



Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO₂ (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO₂ total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO₂ en la ciudad, que muestra *“la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO₂ se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”*:

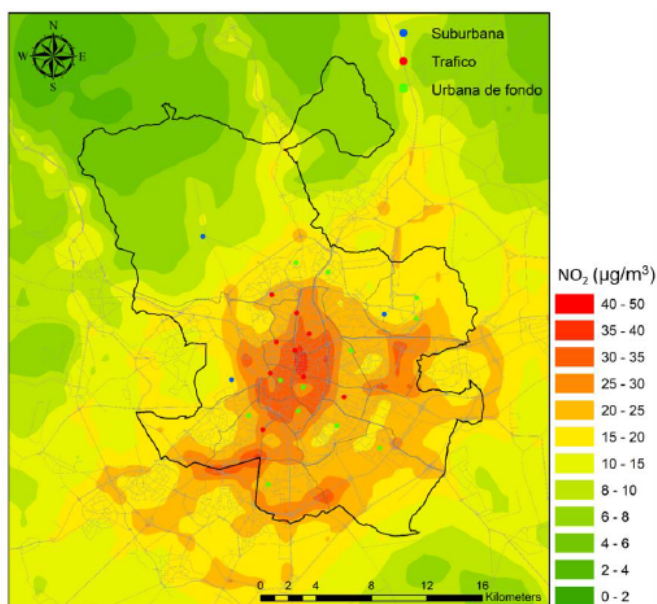


Figura 2. Concentración media anual de NO₂ año base

Como señala el citado “Plan A” en sus páginas 58 y 59: *“los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio”*.

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental “A” a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m³ en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m³.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de

la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que puede superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia



en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1314

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación REGAGE21e00011648759 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del



aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- cc) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- dd) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.



2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “*proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo*”.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

iiiiiii) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

jjjjjjjj) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

kkkkkkkk) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

lllllllll) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

mmmmmmmm) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.



nnnnnnnn) *Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

oooooooo) *Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

pppppppp) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*

qqqqqqqq) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaa) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*

bbbbbbb) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*

ccccccc) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*



ddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.



Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO₂ (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO₂ total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO₂ en la ciudad, que muestra *“la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO₂ se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”*:

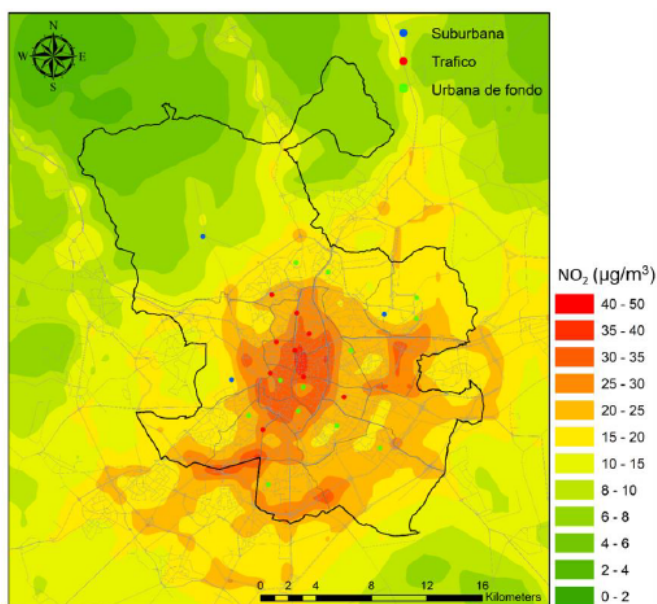


Figura 2. Concentración media anual de NO₂ año base

Como señala el citado “Plan A” en sus páginas 58 y 59: *“los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio”*.

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental “A” a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m³ en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m³.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de

la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que puede superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia



en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1315

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación REGAGE21e00011649827 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del

aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- ee) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- ff) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

rrrrrrrrr) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

sssssssss) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

ttttttttt) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

uuuuuuuuu) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

vvvvvvvvv) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.



wwwwwwww) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

xxxxxxxxx) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

yyyyyyyyy) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

zzzzzzzzz) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

ffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

ggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;



hhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.



Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO₂ (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO₂ total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO₂ en la ciudad, que muestra *“la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO₂ se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”*:

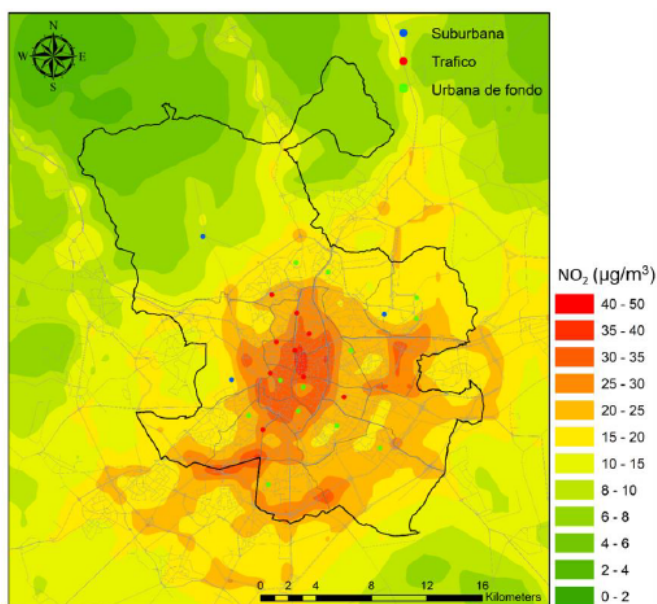


Figura 2. Concentración media anual de NO₂ año base

Como señala el citado “Plan A” en sus páginas 58 y 59: *“los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio”*.

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental “A” a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m³ en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m³.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de



la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que puede superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia



en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1316

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación REGAGE21e00011650774 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la

calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- gg) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- hh) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la*



contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

aaaaaaaaa) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

bbbbbbbbbb) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

ccccccccc) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

ddddddddd) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

eeeeeeeeeee) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

fffffffffff) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.



ggggggggg) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

hhhhhhhhh) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

iiiiiii) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

jjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

kkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;

lllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.



2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que

circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO₂ (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO₂ total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO₂ en la ciudad, que muestra *“la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO₂ se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”*:

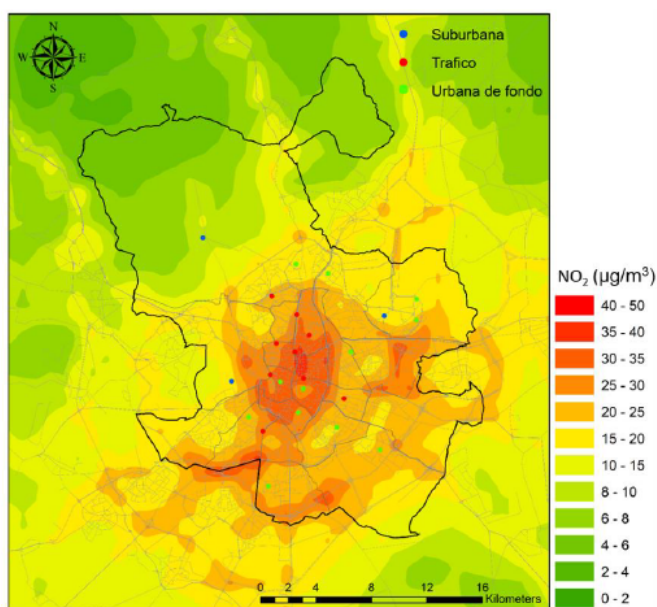


Figura 2. Concentración media anual de NO₂ año base

Como señala el citado “Plan A” en sus páginas 58 y 59: *“los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en*

zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio”.

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental “A” a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m³ en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m³.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que puede superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:



Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1317

D. [REDACTED]

**Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED]
Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación REGAGE21e00011651449 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del

aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- ii) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- jj) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

jjjjjjjjjj) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

kkkkkkkkkk) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

llllllllll) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

mmmmmmmmmm) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

nnnnnnnnnn) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.



oooooooo) *Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

pppppppppp) *Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

qqqqqqqqqq) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*

rrrrrrrrrr) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

nnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

oooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;



ppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.



Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO₂ (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO₂ total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO₂ en la ciudad, que muestra *“la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO₂ se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”*:

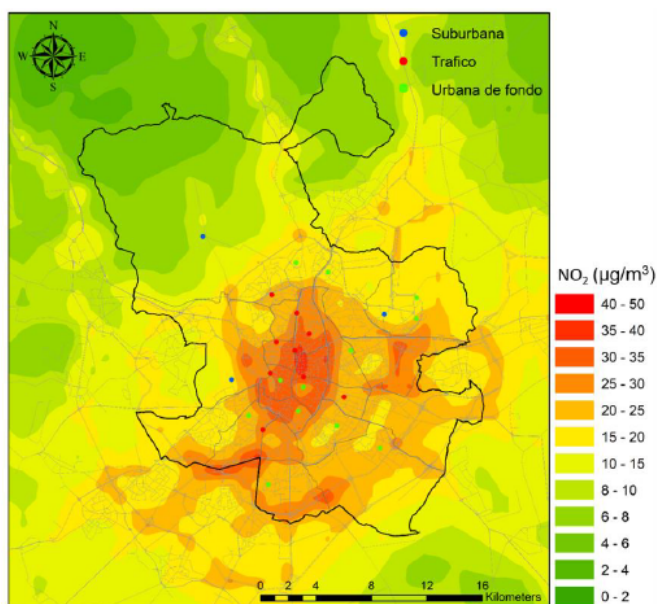


Figura 2. Concentración media anual de NO₂ año base

Como señala el citado “Plan A” en sus páginas 58 y 59: *“los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio”*.

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental “A” a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m³ en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m³.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de

la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que puede superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia



en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1318

D^a./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a./D. [REDACTED]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011652580 por el que D^a./D. [REDACTED]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica



responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- kk) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- ll) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de



protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “*proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo*”.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

sssssssss) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ttttttttt) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

uuuuuuuuu) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

vvvvvvvvvv) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.



wwwwwwwww) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

xxxxxxxxxx) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

yyyyyyyyyy) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

zzzzzzzzzz) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

aaaaaaaaaa) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

rrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

sssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la



mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

tttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar,



de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO₂) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO₂ totales del municipio):

cccc)	clasificación ambiental A: 0,705;
dddd)	clasificación ambiental: 0,453;
eeee)	clasificación ambiental C: 0,098;
ffff)	clasificación ambiental ECO: 0,015;
gggg)	clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más*



contaminantes en los términos regulados en este artículo”, tal y como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1319

D^a./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a./D. [REDACTED]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011655970 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así

como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- mm) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- nn) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de



protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “*proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo*”.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

bbbbbbbbbb) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

cccccccccc) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

dddddddddd) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

eeeeeeeeee) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.



fffffffffff) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ggggggggggg) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

hhhhhhhhhhh) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

iiiiiiiiiii) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

jjjjjjjjjjj) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

uuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

vvvvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

wwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la



mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

xxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar,



de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO₂) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO₂ totales del municipio):

- hhhh) clasificación ambiental A: 0,705;
- iiii) clasificación ambiental: 0,453;
- jjjj) clasificación ambiental C: 0,098;
- kkkk) clasificación ambiental ECO: 0,015;
- llll) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más*

contaminantes en los términos regulados en este artículo”, tal y como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1320

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación REGAGE21e00011658433 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del

aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- oo) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- pp) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

- 1º)** Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

kkkkkkkkkkk) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

lllllllllll) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

mmmmmmmmmm) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

nnnnnnnnnnn) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

oooooooooooo) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.



pppppppppp) *Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

qqqqqqqqqq) *Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

rrrrrrrrrr) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*

ssssssssss) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyyyy) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*

zzzzzzz) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*

aaaaaaa) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica”;*



bbbbbb)) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.



Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO₂ (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO₂ total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO₂ en la ciudad, que muestra *“la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO₂ se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”*:

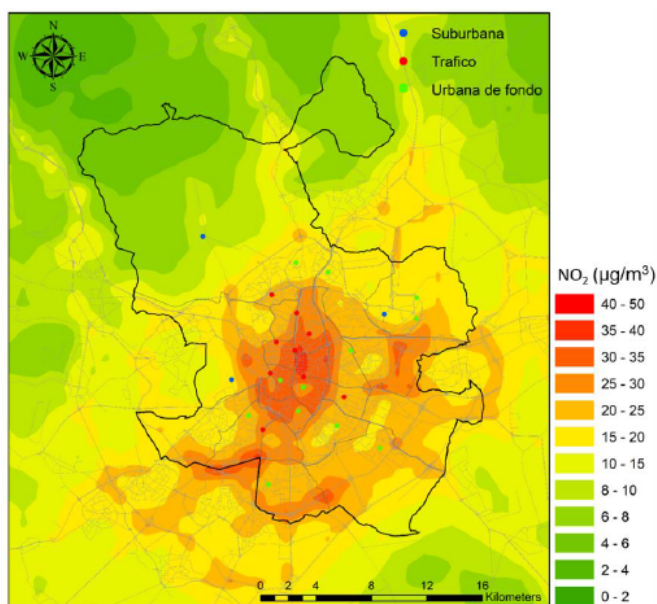


Figura 2. Concentración media anual de NO₂ año base

Como señala el citado “Plan A” en sus páginas 58 y 59: *“los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio”*.

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental “A” a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m³ en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m³.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de

la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que puede superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia



en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1321

D^a./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a./D. [REDACTED]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011656961 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica

responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- qq) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- rr) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de



protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

tttttttttt) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

uuuuuuuuuuu) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

vvvvvvvvvvv) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

wwwwwwwwwww) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano,



especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

xxxxxxxxxxx) *Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

yyyyyyyyyyy) *Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

zzzzzzzzzzz) *Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

aaaaaaaaaaaa) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*

bbbbbbbbbbbbb) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.*

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

cccccccc) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;*

dddddddd) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;*



eeeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6ª) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.



Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO₂) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO₂ totales del municipio):

mmmm)	clasificación ambiental A: 0,705;
nnnn)	clasificación ambiental: 0,453;
oooo)	clasificación ambiental C: 0,098;
pppp)	clasificación ambiental ECO: 0,015;
qqqq)	clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y*



estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo”, tal y como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

[Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.](#)

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos

contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1322

D^a./D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a./D. [REDACTED]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 28 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Política Territorial y Función Pública el documento con nº de anotación REGAGE21e00011659981 por el que D^a./D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así

como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

- ss) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO₂), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

- tt) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de



protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto “*proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo*”.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

“1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

cccccccccc) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ddddddddddd) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

eeeeeeeeeeee) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

ffffffffffff) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.



ggggggggggg) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

hhhhhhhhhhh) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

iiiiiiiiiii) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

jjjjjjjjjjj) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

kkkkkkkkkkk) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona”.

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

“1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ggggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de “Madrid ZBE”;

hhhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Distrito Centro”;

iiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la



mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

jjjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar,



de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO₂) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO₂ totales del municipio):

rrrr)	clasificación ambiental A: 0,705;
ssss)	clasificación ambiental: 0,453;
tttt)	clasificación ambiental C: 0,098;
uuuu)	clasificación ambiental ECO: 0,015;
vvvv)	clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más*



contaminantes en los términos regulados en este artículo”, tal y como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.





CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1.323

D. [REDACTED]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 16 de junio de 2021 tiene entrada en el registro de la OAMR de la OAC Carabanchel del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 2021/675758 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Desde hace años las calles de la zona de Avenida de Manzanares, Paseo de San Illán, Paseo de Quince de Mayo se ven invadidos por toda clase de vehículos, la mayoría procedentes del barrio de Arganzuela y Centro. Las obras de soterramiento de la M30 y la construcción de Madrid Río supusieron la eliminación de 240 plazas de aparcamiento en el barrio. Al ser frontera con la zona SER al otro lado del Manzanares y estar situado en las inmediaciones del Tanatorio de San Isidro y Madrid Río se reciben miles de visitantes.

Presenta un escrito avalado por las firmas de varios residentes en la zona que comprende la Avenida de Manzanares, el Paseo de San Illán, Paseo de Quince de Mayo y calles adyacentes.

Solicita que se implante el SER “para conseguir una mayor regulación de tráfico en la zona, impidiendo la invasión de vehículos de otros distritos de Madrid que lo utilizan como parking público en perjuicio de los residentes del barrio”.

Contestación:

El Proyecto normativo propone la modificación de anexo I de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que delimita el Área de Estacionamiento Regulado (AER) sujeta a la aplicación de la



normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) en los términos previstos en la Disposición transitoria quinta sobre ampliación del AER.

En la modificación del anexo I y la Disposición transitoria quinta de la OMS, en los términos propuestos por el Proyecto normativo, figura incluida la zona objeto de la alegación, por lo que el Proyecto inicial recoge la ampliación de SER solicitada.

Por todo ello se estima la alegación en los términos recogidos en el Proyecto, **que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial.

2ª) Alegación:

El escrito formula un conjunto de solicitudes relativas al acondicionamiento del Paseo de San Illán, la construcción de un aparcamiento municipal en el Paseo de San Illán.

Contestación:

Se desestima porque la alegación no tiene por objeto propuesta alguna que requiera o suponga una modificación normativa de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sino que tiene por objeto la solicitud de la adopción, de actos o actuaciones administrativas por el órgano u órganos municipales competente.

Su alegación tiene por objeto la adopción de actos y actuaciones administrativas de gestión ordinaria vinculadas a las facultades de ordenación del espacio público, de tránsito peatonal y de la circulación y el estacionamiento de vehículos, que no precisan de modificación normativa alguna.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1.324

D. [REDACTED]

ASOCIACIÓN DE VECINOS MARCONI

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] en representación de la ASOCIACIÓN DE VECINOS MARCONI al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro de la OAMR de la OAC Usera del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 2021/0714128 por el que D. [REDACTED] en representación de la ASOCIACIÓN DE VECINOS MARCONI formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

El Proyecto ha suprimido el Área de Acceso Restringido de Colonia Marconi que la vigente Ordenanza regula en su artículo 25 creada por motivos de seguridad y seguridad vial.

Dado que los problemas que motivaron su creación no solo no han desaparecido sino que han aumentado, se solicita que el Área de Acceso Restringido Colonia Marconi se mantenga en los términos recogidos en el vigente artículo 25 de la OMS.

El escrito se presenta avalado por las firmas de varias personas residentes en la zona que autorizan a la Asociación Vecinal Colonia Marconi a presentar la alegación en su nombre.

Contestación:

El artículo 25 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible ha sido anulada por tres sentencias de la Sección Segunda de la Sala de lo Contencioso - administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, por considerar que su contenido atenta contra el principio de igualdad, por no considerar adecuadamente justificada la necesidad, racionalidad y proporcionalidad de una medida de ordenación permanente de tráfico que establece restricciones de derechos.



La anulación del citado precepto es firme en vía contencioso-administrativa.

El Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible no ha incorporado la regulación del Área de Acceso Restringido de Colonia Marconi por la dificultad de justificar motivadamente la necesidad, racionalidad y proporcionalidad de una ordenación restrictiva del tráfico de carácter permanente por motivos de seguridad y seguridad vial evitando que se estigmatice socialmente la zona, y que todo ello no ocasione un perjuicio adicional a las personas que viven en ella o sus proximidades o de quienes desarrollan sus actividades económicas en el polígono industrial.

Por todo ello **se desestima** la alegación, **que no da lugar a modificación alguna** del Proyecto ni de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1.325

D. [REDACTED]

ASOCIACIÓN DE VECINOS MARCONI

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] en representación de la ASOCIACIÓN DE VECINOS MARCONI, al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro de la OAMR de la OAC Usera del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 2021/0714189 por el que D. [REDACTED] en representación de la ASOCIACIÓN DE VECINOS MARCONI, formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

El Proyecto ha suprimido el Área de Acceso Restringido de Colonia Marconi que la vigente Ordenanza regula en su artículo 25 creada por motivos de seguridad y seguridad vial.

Dado que los problemas que motivaron su creación no solo no han desaparecido sino que han aumentado, se solicita que el Área de Acceso Restringido Colonia Marconi se mantenga en los términos recogidos en el vigente artículo 25 de la OMS.

El escrito se presenta avalado por las firmas de varias personas residentes en la zona que autorizan a la Asociación Vecinal Colonia Marconi a presentar la alegación en su nombre.

Contestación:

El artículo 25 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible ha sido anulada por tres sentencias de la Sección Segunda de la Sala de lo Contencioso - administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, por considerar que su contenido atenta contra el principio de igualdad, por no considerar adecuadamente justificada la necesidad, racionalidad y proporcionalidad de una medida de ordenación permanente de tráfico que establece restricciones de derechos.



La anulación del citado precepto es firme en vía contencioso-administrativa.

El Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible no ha incorporado la regulación del Área de Acceso Restringido de Colonia Marconi por la dificultad de justificar motivadamente la necesidad, racionalidad y proporcionalidad de una ordenación restrictiva del tráfico de carácter permanente por motivos de seguridad y seguridad vial evitando que se estigmatice socialmente la zona, y que todo ello no ocasione un perjuicio adicional a las personas que viven en ella o sus proximidades o de quienes desarrollan sus actividades económicas en el polígono industrial.

Por todo ello **se desestima** la alegación, **que no da lugar a modificación alguna** del Proyecto ni de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1.326

D^a. [REDACTED]

ASOCIACIÓN DE VECINOS MARCONI

Contestación a las alegaciones formuladas por D^a. [REDACTED] en representación de la ASOCIACIÓN DE VECINOS MARCONI, al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro de la OAMR de la OAC Usera del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 2021/0714217 por el que D^a. [REDACTED] en representación de la ASOCIACIÓN DE VECINOS MARCONI, formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

El Proyecto ha suprimido el Área de Acceso Restringido de Colonia Marconi que la vigente Ordenanza regula en su artículo 25 creada por motivos de seguridad y seguridad vial.

Dado que los problemas que motivaron su creación no solo no han desaparecido sino que han aumentado, se solicita que el Área de Acceso Restringido Colonia Marconi se mantenga en los términos recogidos en el vigente artículo 25 de la OMS.

El escrito se presenta avalado por las firmas de varias personas residentes en la zona que autorizan a la Asociación Vecinal Colonia Marconi a presentar la alegación en su nombre.

Contestación:

El artículo 25 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible ha sido anulada por tres sentencias de la Sección Segunda de la Sala de lo Contencioso - administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, por considerar que su contenido atenta contra el principio de igualdad, por no considerar adecuadamente justificada la necesidad, racionalidad y proporcionalidad de una medida de ordenación permanente de tráfico que establece restricciones de derechos.



La anulación del citado precepto es firme en vía contencioso-administrativa.

El Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible no ha incorporado la regulación del Área de Acceso Restringido de Colonia Marconi por la dificultad de justificar motivadamente la necesidad, racionalidad y proporcionalidad de una ordenación restrictiva del tráfico de carácter permanente por motivos de seguridad y seguridad vial evitando que se estigmatice socialmente la zona, y que todo ello no ocasione un perjuicio adicional a las personas que viven en ella o sus proximidades o de quienes desarrollan sus actividades económicas en el polígono industrial.

Por todo ello **se desestima** la alegación, **que no da lugar a modificación alguna** del Proyecto ni de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial.



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1327

D. [REDACTED]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D. [REDACTED] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 24 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210710731 por el que D. [REDACTED] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación, se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Que atendiendo el proyecto que tiene previsto el Ayuntamiento de Madrid en el ámbito de Madrid Central y concretamente en la ZBE de Plaza Elíptica....

SOLICITA:

Alegación 1

Se realice unas restricciones de tráfico más severas, y se impida por tanto todo tráfico rodado sin etiqueta y de aquellas que tengan altos índices de contaminación. No es suficiente con realizar un Bypass desde la A\$42 por Av. Poblados, Vía Lusitana, C/ Faro, Av. Abrantes, C/ Vía y Av. Oporto, para terminar, saliendo por Sta. Lucrecia a C/ Antonio de Leyva...estas últimas ya son Plaza Elíptica. Calles secundarias que se convertirían en zonas de tráfico con grandes emisiones contaminantes. Se intenta por tanto pasar por la puerta de atrás a la zona para terminar a escasos metros del punto negro "Plaza Elíptica" con lo que aquellos vehículos en teoría no pueden acceder realicen más kilómetros y finalmente lo hagan.



Contestación:

La delimitación de perímetro de la ZBEDEP Plaza Elíptica se basa en el estudio “Análisis de la restricción a la circulación de vehículos en Plaza Elíptica” de la Dirección General de Planificación e Infraestructuras de la Movilidad, utilizando un modelo de simulación micro (AIMSUN) correspondiente a la hora punta de la mañana de 8:00 a 9:00 mediante el cual se analizaron tres zonas. En el modelo se aplicaron hipótesis sobre la matriz de desplazamientos del modelo macro de la ciudad de Madrid.

El informe concluye que la delimitación geográfica de la ZBEDEP Plaza Elíptica mejora la reducción de vehículos/kilómetro, según el estudio se reduce en un 18% los veh/km en el entorno y no introduce modificaciones excesivas de desvíos a los ciudadanos que se puedan ver afectados, ni se produce congestión en las calles aledañas.

Con la delimitación se logra una importante reducción de la contaminación ambiental, lo que permite lograr una mejora sustancial de la salud pública y el medio ambiente urbano.

Tal y como analiza la Memoria de análisis del impacto normativo al analizar el impacto sobre la circulación, el Ayuntamiento de Madrid ha optado por la delimitación geográfica que mayor reducción de la contaminación ambiental supone, por lo que no se considera adecuado realizar modificaciones en la delimitación del perímetro de la ZBEDEP.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

Alegación 2

Que residentes y Comerciantes tengan carta blanca para seguir emitiendo libremente lo que quieran, no me parece nada serio. Si es una Zona de Bajas Emisiones debe serlo con todas las consecuencias y para todos, y se debe dar una moratoria a lo sumo a los residentes. Si lo que queremos es una cortina de humo para la galería lo consiguen, pero humo es lo que sobra y el impacto sonoro es importante también. La solución pasa inevitablemente por limitar el tráfico sin más y aquellos vehículos que tengan bajas emisiones puedan entrar. El 95% de los vehículos que pasan por la zona no son de residentes, yo creo que dice mucho este dato. Seamos serios y hágase un proyecto que sea digno de este distrito y perdure en el tiempo con la calidad que sea necesaria.

Contestación:

La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de :



A) Dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, mediante la creación de Madrid ZBE.

B) La aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

C) Crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

La presente ordenanza ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en el artículo 24 y el Anexo IV.

En el artículo 24. 3.b de la ordenanza se establece la prohibición a los vehículos con clasificación ambiental “A”, del acceso y la circulación por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2, incluyendo el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

