



Área de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible

**ALEGACIONES DEL GRUPO MUNICIPAL POPULAR A LA “ORDENANZA POR LA QUE SE CREA UNA ZONA DE BAJAS EMISIONES EN EL MUNICIPIO DE VALLADOLID”**

**Dña. Irene Núñez Martín**, portavoz del Grupo Municipal Popular, en nombre y representación de dicho Grupo en el Excelentísimo Ayuntamiento de Valladolid ante la aprobación inicial de la “Ordenanza por la que se crea una Zona de Bajas Emisiones en el municipio de Valladolid” acordada en el Pleno de la sesión celebrada el pasado 13 de diciembre de 2022 y dentro del plazo para formular alegaciones a efectos del trámite de Información Pública previsto en el art. 49.b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local,

**EXPONE**

I.- Que con fecha de 4 de enero de 2023 se ha publicado anuncio en el Boletín Oficial de la Provincia de Valladolid, por el que se acuerda someter a Información Pública durante un plazo de 30 días hábiles la “*Ordenanza por la que se crea una Zona de Bajas Emisiones en el municipio de Valladolid*” promovida por la Concejalía del Área de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, a fin de dar audiencia a los ciudadanos afectados y recabar cuantas aportaciones adicionales puedan hacerse por otras personas o entidades con intereses legítimos afectados, y ser debidamente tenidos en cuenta los resultados de la participación pública.

II.- Que de conformidad con lo previsto el Grupo Municipal del Partido Popular en el Ayuntamiento de Valladolid, tiene la condición de interesado y, por ello, viene a realizar las siguientes

## ALEGACIONES

### PREVIA. - SOBRE LOS ASPECTOS NORMATIVOS QUE DEBE CUMPLIR LA ORDENANZA REGULADORA DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES (en adelante ZBE).

Como apartado previo, debemos advertir de la aventurada y temeraria aprobación inicial de esta Ordenanza en el Pleno celebrado el pasado 13 de diciembre de 2022, cuando todavía no existía el desarrollo reglamentario de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética.

La publicación en el BOE del RD 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, días después de esta aprobación ha confirmado los presagios y la presente Ordenanza por la que se crea una ZBE en el municipio de Valladolid no cumple con los requisitos mínimos que exige este desarrollo reglamentario, tal y como expondremos a lo largo de este documento.

Esta Ordenanza y el proyecto técnico para la Zona de Bajas Emisiones del Ayuntamiento de Valladolid deben garantizar a cualquier ciudadano el acceso a un sistema de movilidad justo, que permita el libre ejercicio de sus derechos y libertades constitucionales, favorecer la realización de sus actividades personales, empresariales y comerciales, y atender las necesidades de las personas menos favorecidas y de las zonas afectadas por procesos de despoblación y, en particular, prestar especial atención a los supuestos de movilidad obligada.

El ciudadano de Valladolid debe poder elegir aquello que tanto personal como colectivamente considera que es lo más adecuado y eficaz. El Grupo Municipal del Partido Popular en el Ayuntamiento de Valladolid se muestra contrario a imponer medidas estandarizadas, sin ofrecer alternativas y que consistan únicamente en restringir derechos a los ciudadanos.

### PRIMERA. - SOBRE LA DELIMITACIÓN DEL ÁREA PROYECTADA COMO ZBE.

La actual delimitación fijada en el artículo 8 de la actual Ordenanza entendemos que no responde a criterios científico-técnicos, ni económicos; más bien es fruto de un arbitrario y viciado procedimiento de elaboración.

La adopción de semejante ZBE de 3,1 km<sup>2</sup> en la ciudad de Valladolid debe motivarse suficientemente y explicitarse en el cumplimiento de los principios de buena regulación que han de cumplirse en el ejercicio de la potestad reglamentaria, todo ello de conformidad con lo previsto en el art. 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en adelante LPACAP.

Debemos advertir, que del expediente de tramitación de la presente Ordenanza no se desprende ninguna constatación “de que no existen otras medidas menos restrictivas de derechos”, ni que existan alternativas ya analizadas que impongan menos obligaciones a los ciudadanos y que hayan sido descartadas, por tanto, entendemos que en este expediente se incumple el principio de proporcionalidad.

Las implicaciones económicas, sociales y personales de la implantación de las ZBE son tantas y tan trascendentales que debería incluirse un detalle más riguroso, científico y extenso de los análisis de impacto económico, presupuestario y social que presenta este expediente de aprobación de Ordenanza.

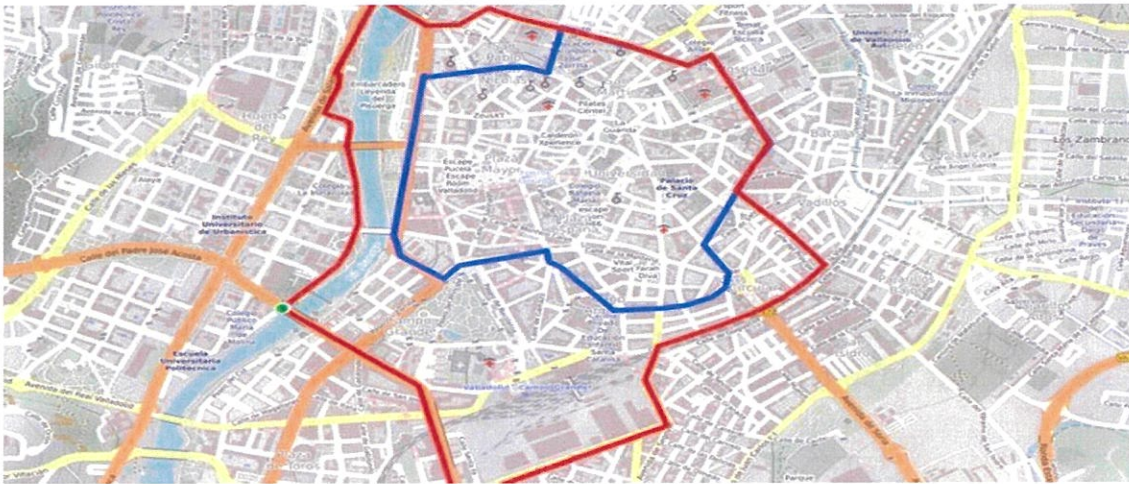
**1) Necesidad de una nueva delimitación del “área” de la ZBE que cumpla con las exigencias normativas.**

Exigimos al Gobierno municipal que paralice la actual Ordenanza e inicie un nuevo procedimiento de tramitación y regulación de la ZBE cumpliendo las exigencias de actualización y transparencia de datos, participación, debate público, motivación y análisis de proporcionalidad y de alternativas, así como la inclusión de un análisis adecuado de los impactos económicos, sociales, sobre el mercado y la competencia, de costes y beneficios y de cargas administrativas, debiendo quedar constancia de todo ello en los correspondientes expedientes, tal y como exigen las directrices que marca el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico para la creación de estas ZBE y el Real Decreto 1052/2022 que regula las mismas.

**2) Posible nulidad del Plan de Calidad del Aire por modificar sustancialmente la extensión de la ZBE en el trámite de exposición pública, y no haber concedido nuevo trámite de alegaciones.**

La delimitación propuesta en esta Ordenanza como área de ZBE en el término municipal de Valladolid proviene del Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Ciudad de Valladolid.

Este Plan de Calidad del Aire fue aprobado inicialmente en sesión plenaria del Ayuntamiento para someterse a un periodo de exposición pública desde el día 27 de julio de 2021 hasta el 1 de octubre de 2021, en el mismo planteaba un “área” de 1,4 km<sup>2</sup>. Finalizado el trámite de exposición pública, se aprobó de forma definitiva en el Pleno de fecha 2 de marzo de 2022 contemplándose en el mismo un área de 3,1 km<sup>2</sup>, esto es, a todas luces una modificación sustancial de la ZBE propuesta inicialmente.



Fuente: Ayuntamiento de Valladolid. En azul el área propuesta inicialmente de 1,4 km<sup>2</sup>. En rojo el área resultante del trámite de audiencia que comprende 3,1km<sup>2</sup>.

Entendemos que, después de una modificación sustancial del área de afección de la ZBE, se debería haber iniciado un nuevo trámite de exposición pública, puesto que se trata de una gran alteración de un instrumento de carácter especial, por la relevante incidencia que va a tener en la vida económica y social de la ciudad, ya que van a establecer nuevas obligaciones en materia de movilidad en el término municipal de Valladolid.

Resulta evidente que en la ciudad de Valladolid existen vecinos que inicialmente creyeron que la ZBE propuesta no les afectaba, y de la noche a la mañana han visto cómo sus domicilios se encuentran dentro del perímetro señalado como ZBE. A todos estos vecinos de los entornos de la Plaza de la Circular, parte del Paseo de Zorrilla, Plaza del Caño Argales, entorno de San Pablo, calle Gamazo, etc., se les ha privado del trámite de alegaciones. Como también se ha hurtado del Derecho a presentar alegaciones a los vecinos de los entornos adyacentes de esta ZBE: Vadillos, Huerta del Rey, Delicias... que van a ver cómo en sus barrios se produce el llamado efecto frontera y no se les ha dado el derecho a presentar unas segundas alegaciones al respecto, lo que constituye una vulneración del trámite de audiencia legalmente establecido en el artículo 49 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, en adelante LBRL, en relación con los artículos 9.2 y 105.a) de la Constitución Española.

Así las cosas, este Grupo entiende que la omisión de este segundo trámite de audiencia por el Ayuntamiento de Valladolid determina, de conformidad con lo dispuesto en los arts. 47 y 48 de la Ley 39/15, la declaración de nulidad del Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Ciudad de Valladolid y, por consiguiente, la zona propuesta en la "Ordenanza por la que se crea una Zona de Bajas Emisiones en el municipio de Valladolid" en su artículo 8 no sería válida.

Al hilo de lo anterior, este Grupo conviene exponer las siguientes sentencias del Tribunal Supremo de 11 de mayo de 2009 (casación 6341/2006) en la que se indica:

*"(...) Así, hemos señalado, entre otras muchas, en nuestras sentencias de 9 de febrero de 2009 (casación 6714/2004 ), 9 de diciembre de 2008 (casación 7459/2004 ), 15 de diciembre de 2005 (casación 7376/2002 ) y 19 de abril de 2005 (casación 7293/2001 ), que, conforme a lo dispuesto en dicho precepto, en la tramitación de los planes urbanísticos debe reiterarse la fase de información pública siempre que tras su aprobación inicial se modifique su ordenación de una manera sustancial, entendiéndose por tal la alteración global del Plan, en sus aspectos esenciales, afectándose a sus elementos estructurales y, como consecuencia de ello, al propio modelo de planeamiento elegido.*

*(...) Se constata por tanto que la Orden impugnada ha infringido lo dispuesto en el citado artículo 130 RPU, aplicable al caso conforme a lo establecido en la disposición final primera de la Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León, y en el Decreto 223/1999, de 5 de agosto, aprobatorio de la "tabla de preceptos de los reglamentos urbanísticos que resulten aplicables" en relación con dicha Ley. Más aún si se considera que, como señalamos en nuestra sentencia de 9 de diciembre de 2008 (casación 7459/2004, **la obligación de garantizar la participación de los ciudadanos en la tramitación de los planes urbanísticos, reiterando la fase de información pública si fuera necesario, se deriva no sólo de lo dispuesto al efecto en dicho precepto reglamentario, y en la normativa urbanística autonómica aplicable, sino también en otras normas de Derecho estatal como son el artículo 105.a) de la Constitución, el artículo 6.1 de la Ley 6/1998, de 13 de abril, de régimen del suelo y valoraciones, en los que se consagra, respectivamente, el derecho de participación de los ciudadanos en los asuntos públicos en general y en los procedimientos de planeamiento y gestión urbanística en particular.** Dicho principio se reproduce actualmente en los artículos 11.1 y 4.e) del Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, aprobatorio del Texto Refundido de la Ley del Suelo, en el último de los cuales se insiste en que todos los ciudadanos tiene derecho a: "**Participar efectivamente en los procedimientos de elaboración y aprobación de cualesquiera instrumentos de ordenación del territorio o de ordenación y ejecución urbanísticas y de su evaluación ambiental mediante la formulación de alegaciones, observaciones, propuestas, reclamaciones y quejas y a obtener de la Administración una respuesta motivada (...)**".*

En suma, a la anterior sentencia podemos traer a colación la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2ª, Sentencia 445/2020 de 27 de julio de 2020, Rec. 988/2018

*Cuestión netamente distinta es que las **modificaciones introducidas en las iniciales previsiones sobre las ordenaciones permanentes del acceso, circulación y estacionamiento de vehículos de motor puedan merecer y***

***merezan, de hecho, la calificación de sustanciales desde la perspectiva más estricta de las concretas previsiones normativas concernientes a las ZBE y AAR y, en especial, a la ordenación pormenorizada de la ZBE "Madrid Central" (artículo 23) y del AAR "Colonia Marconi", pues de simples normas generales reguladoras del concepto, objetivos, requisitos y criterios generales de acceso y funcionamiento en unas Áreas inicialmente denominadas de "Acceso Restringido", que habían de ser especificadas en ulterior acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid no es ya solo que se introduzca una distinción en el texto definitivo de dos tipos de Áreas de ordenación permanente en función de la finalidad de esa especial ordenación, como ha quedado anticipado en el fundamento de derecho que antecede, sino que pasa a incorporarse al texto definitivo la ordenación pormenorizada de una de esas ZBE (Madrid Central), con inclusión de su delimitación, criterios específicos de acceso y funcionamiento, formas de control de accesos, etc. (artículo 23) y el establecimiento de un AAR (Colonia Marconi) respecto a la que se introducen, igualmente, previsiones concernientes al ámbito geográfico o espacial y condiciones de acceso y circulación de vehículos (artículo 25). La trascendencia de la modificación es tal que ha supuesto, en la práctica, la privación de la posibilidad de formular alegaciones a los ciudadanos más directamente afectados por esa nueva ordenación en el trámite de información pública, siendo que de haberse seguido las iniciales previsiones contenidas en los dos borradores y en el Proyecto todos y cada uno de los aspectos mencionados hubieran tenido que ser objeto de aprobación por la Junta de Gobierno, previo sometimiento, precisamente, al consiguiente trámite de información pública, que ha venido, en definitiva, a incumplirse con la anticipación de esa regulación y su inclusión en el texto de la Ordenanza aquí combatida en los momentos finales del procedimiento de su elaboración, como denuncia la Administración autonómica actora.***

En definitiva, este Grupo considera que el Plan de Calidad del Aire de la ciudad de Valladolid es nulo de pleno derecho por no haber concedido un segundo trámite de audiencia pública después de haber sido modificado sustancialmente como consecuencia del primer trámite de alegaciones.

### **2.1. Sobre un supuesto análogo en la ciudad de Burgos.**

En este punto debe advertirse, que el Ayuntamiento de Valladolid para la licitación del contrato de suministro e instalación de las cámaras tecnológicas de control de acceso a la ZBE se ha basado en el área delimitada en este Plan de Mejora de Calidad del Aire en la ciudad de Valladolid.

Para este Grupo es una actuación imprudente y aventurada el hecho de realizar una licitación antes de tener aprobada la ordenanza, lo cual puede tener consecuencias legales. Procede invocar lo sucedido en Burgos a comienzos de diciembre de 2022, en la que el Grupo Popular del Ayuntamiento de Burgos solicitó medida cautelar de paralización de la licitación hasta que se desarrollase la ordenanza de movilidad, que es la que debe fijar la delimitación. La medida cautelar fue aceptada por el Juzgado.

En la resolución, el Juzgado Contencioso-Administrativo nº 2 de Burgos considera que con el contrato de sistemas de control y gestión “se está anticipando el contenido que sólo puede quedar previamente definido en una Ordenanza municipal, instrumento éste aún no aprobado”. Ciertamente, en el Plan de Calidad del Aire de la Ciudad de Valladolid se determina una zona, dimensiones y límites de la ZBE.

El juez consideró que, dado que las Zonas de Bajas Emisiones suponen una restricción de derechos fundamentales para los ciudadanos, al limitar la capacidad de movilidad, no se pueden implementar hasta que no se haya aprobado la correspondiente Ordenanza municipal que las regulará. Y la Ordenanza todavía no está elaborada.

**3) La zona propuesta de ZBE en el artículo 8 de la Ordenanza NO ha sido objeto de estudio del impacto en el tráfico y movilidad de la ciudad.**

A mayor abundamiento, debemos advertir que el “área” delimitada en el artículo 8 no ha sido objeto de estudio en ningún informe técnico. Precisamente en el Plan de Mejora de Calidad del Aire de la ciudad de Valladolid, presenta un documento titulado “Análisis comparativo del impacto en el tráfico de las alternativas de zonificación en el diseño de la zona de bajas emisiones”.

El referenciado documento presentaba un estudio comparado de tres alternativas, **posteriores a la aprobación inicial del Plan, y por consiguientes también ulteriores al trámite de audiencia pública.**

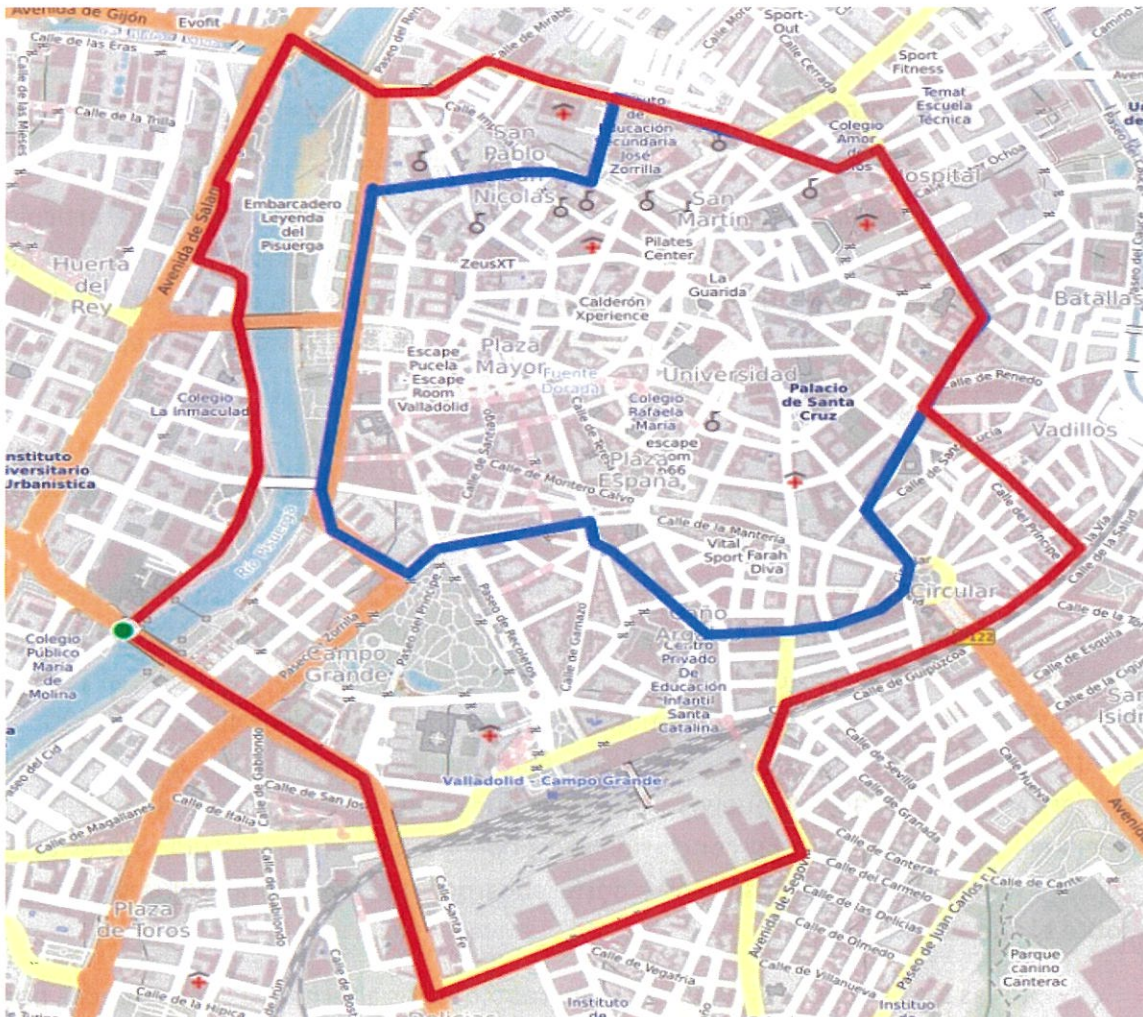
El análisis de las 3 alternativas que evaluaba este documento se hacía sobre la base del modelo realizado durante los trabajos de consultoría del PIMUSSVA, calibrado con datos del año 2019. Nótese, que los datos del PIMUSSVA son anteriores al 2015 y por tanto no son una imagen cierta y fidedigna de la ciudad de Valladolid en el año 2023. Puesto que como comentamos en el siguiente punto no contempla la pérdida de población de la ciudad, los nuevos viarios, los nuevos usos de vehículos de movilidad personal, teletrabajo, etc. En conclusión, no podemos aceptar un estudio de estas 3 “áreas” sobre unos datos obsoletos y desfasados por mucho calibrado que se hiciera sobre el año 2019.

Así las cosas, y pese al estudio comparado de tres alternativas -adulterado- por presentar datos que no se corresponden con la imagen real de la ciudad, la zona

delimitada en el artículo 8 de la “Ordenanza por la que se crea una Zona de Bajas Emisiones en el municipio de Valladolid” NO ha sido objeto de ningún estudio, la zona seleccionada como ZBE no se corresponde con ninguna de las zonas sobre las que se ha elaborado el “desfasado” estudio comparativo.



\*FUENTE: Análisis comparativo del impacto en el tráfico de las alternativas de zonificación en el diseño de la zona de bajas emisiones. Del Ayuntamiento de Valladolid, área de medioambiente y desarrollo sostenible.



\*FUENTE: Plan de Calidad del Aire. Ayuntamiento de Valladolid.



Pues bien, fácilmente podemos concluir que la ZBE propuesta en la Ordenanza NO ha sido objeto de ningún estudio de tráfico ni de movilidad, puesto que las zonas objeto de estudio no coincide con la que propone finalmente el Ayuntamiento, por este motivo tampoco podemos aceptar esta delimitación de ZBE.

**4) No procede aumentar a más del doble la zona propuesta amparándose en el PIMUSSVA.**

Pues bien, el Plan Integral de Movilidad Urbana Saludable y Sostenible - PIMUSSVA- de Valladolid está basado en estudios e informes anteriores al año 2015, la única documentación de movilidad realizada por el Ayuntamiento para redactar el Plan de Movilidad data del año 2015, obviamente, este Plan no tiene en cuenta aspectos esenciales posteriores como son la pandemia sanitaria del COVID-19, ni los derivados de los cambios de hábitos de los ciudadanos, teletrabajo, clases no presenciales, actuaciones en la movilidad de Valladolid como la VA-10, la implantación de una red de carriles bici, y los cambios poblacionales entre otros ejemplos. Para todos es lógico llegar a la conclusión de que las circunstancias han variado sustancialmente.

No se puede aceptar que el Ayuntamiento para efectuar unas modificaciones en la dimensión de la ZBE se ampare en el PIMUSSVA, además el propio Plan plantea diferentes opciones de “áreas” a las recogidas en la Ordenanza.

**5) La delimitación que fija la Ordenanza en su artículo 8 incumple el PIMUSSVA**

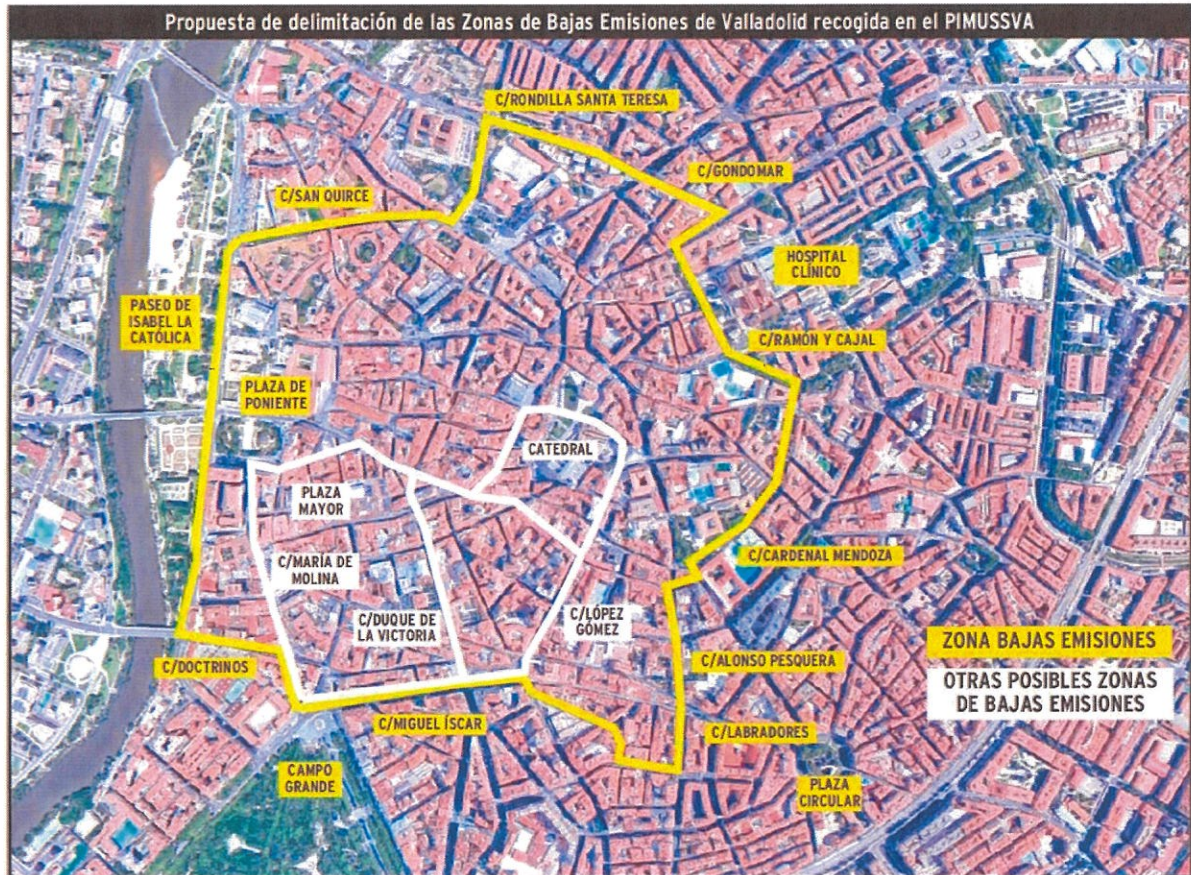
La Ordenanza en su artículo 8 fija la delimitación de la ZBE en la ciudad de Valladolid en las siguientes calles:

*La ZBE comprende todas las calles incluidas en el perímetro: Puente Mayor- c/ Juana de Castilla – c/Arzobispo José Delicado –Paseo del Hospital Militar – Paseo del Arco de Ladrillo (bis) – Paseo del Arco Ladrillo – c/ Santa Fe – Paseo de Farnesio – Avenida de Segovia - túnel de labradores - C/ de la Vía - c/ Unión.- c/ Nicasio Pérez - Plaza de San Juan – C/ Huelgas – C/ Real De Burgos – Chancillería - C/ Gondomar- c/ Rondilla de Santa Teresa – C/ Mirabel – Plaza de S. Nicolás – Puente Mayor.*

Sin embargo, el PIMUSSVA, que es un instrumento cardinal y vinculante para la planificación estratégica de la movilidad de ciudad de Valladolid, que debe ser cumplido en la adopción y ejecución de actuaciones con incidencia en la movilidad, en sus folios 197, 198 y 199 dispone hasta cuatro propuestas de ZBE en la ciudad de Valladolid. Así, en su folio 199 recoge de manera gráfica una ZBE y propone otras tres posibles

alternativas, que en nada se corresponden con la ZBE propuesta por el Ayuntamiento en esta Ordenanza.

Por tanto, quiebra la presente Ordenanza al establecer una delimitación que en nada coincide con las cuatro opciones que recoge el PIMUSSVA.



\*FUENTE: El día de Valladolid, de 23 de abril de 2021.

<https://www.eldiadevalladolid.com/noticia/ZCA9CB140-B23A-5671-33BCABBB76F2B61F/202104/El-Plan-de-Movilidad-marca-la-almendra-central-como-ZBE>

Este Grupo debe advertir que un Plan de Movilidad, por su propia exigencia conceptual, instituye un todo armónico estableciendo unas previsiones normativas y reglamentarias, configurándose como un elemento sustantivo de los instrumentos de ordenación territorial, de circulación y de planeamiento de todo el viario existente en el ámbito territorial-municipal. En este sentido, es trascendental tener en cuenta que debe existir una vinculación estrecha entre el PIMUSSVA y esta Ordenanza de ZBE de cara a cumplir y respetar los correspondientes instrumentos de planeamiento.

A este respecto, el punto 4 del artículo 101 de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible. establece que:

*“El contenido de los Planes de Movilidad Sostenible incluirá, como mínimo, el diagnóstico de la situación, **los objetivos a lograr, las medidas a***

*adoptar, los mecanismos de financiación oportunos y los procedimientos para su seguimiento, evaluación y revisión, y un análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales. Lo expuesto será igualmente exigible al contenido de esos Planes en lo relativo a la seguridad vial”.*

A mayor abundamiento, nótese, que la ORDEN FYM/468/2020, de 3 de junio, por la que se aprueba definitivamente de forma parcial la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid, en adelante PGOU, **incorpora el PIMUSSVA como instrumento vinculante.**

Respecto a lo anterior, no puede tener acogida favorable que la delimitación del “área” que propone la Ordenanza por la que se crea una ZBE en el municipio de Valladolid no cumpla el PIMUSSVA, que es el Plan de Movilidad previsto e insertado en la norma de ordenación urbana de la ciudad de Valladolid y que asegura que el tejido urbano se desarrolla de manera armónica y racional.

En conclusión, no puede aceptarse la delimitación del “área” que propone la presente Ordenanza en su artículo 8 por incumplir flagrantemente el PIMUSSVA.

**SEGUNDA. - INCUMPLIMIENTOS DE LOS REQUISITOS QUE EXIGE EL R.D. 1052/2022 EN SU ANEXO I, PUNTOS A) Y B). INSUFICIENCIA DE INFORMES QUE CONTIENEN EN EL PROYECTO TÉCNICO ZONAS DE BAJAS EMISIONES.**

Establecer una ZBE en los municipios de más de 50.000 habitantes es una obligación impuesta por el art. 14.3.a) de la Ley 7/2021, de Cambio Climático y Transición Energética. Esta Ley fija su obligatoriedad, pero no determina qué principios, requisitos, exigencias y objetivos debe atender, y dejaba pendiente un posterior desarrollo reglamentario.

Así, el BOE publicó el Real Decreto 1052/2022 por el que se regulan las ZBE. Este RD es claro y establece los principios, objetivos y finalidades, así como el contenido mínimo que debe contemplar el proyecto de ZBE en los municipios en su ANEXO I. A) y B).

Especial mención merecen los incumplimientos de la Ordenanza en cuanto al contenido mínimo que exige este Real Decreto en su **ANEXO I. A) y B).**

Requisitos mínimos que NO contiene el Proyecto técnico de la Zona de Bajas Emisiones que está tramitando el Ayuntamiento de Valladolid:

**ANEXO I. A) Contenidos mínimos del proyecto de ZBE.**

*3. Análisis de coherencia de los proyectos de ZBE con los instrumentos de planificación preexistentes*

El análisis de coherencia que presenta el proyecto técnico de la ZBE que está tramitando el Ayuntamiento de Valladolid es erróneo. La delimitación de ZBE que hace el PIMUSSVA en su folio 199 NO SE CORRESPONDE con la que fija la presente Ordenanza en su art. 8, por tanto, entendemos que no se supera el exigido análisis de coherencia en el proyecto de ZBE.

*7. Medidas de mejora de la calidad del aire y mitigación de emisiones de cambio climático:*

El análisis de situación que se recoge en el proyecto técnico de la ZBE -como el propio análisis reconoce- está fundamentado en estudios e informes que se basan en el PIMUSSVA, que son incluso anteriores a año 2015, y por tanto NO se han recogido nuevos fenómenos como el teletrabajo, la pérdida de población de Valladolid, los nuevos medios de transporte VMP, coche eléctrico, etc...

Así, este análisis parte de datos obsoletos y consiguientes diagnósticos indudablemente desfasados, por lo que se debe actualizar la información, y a partir de ahí confeccionar nuevos informes, redactar un nuevo análisis que ha de servir para la toma de decisiones en cuanto a la ZBE.

A mayor abundamiento, la presente Ordenanza no tiene en cuenta el principio de corrección de la contaminación en la fuente misma -que exige el RD 1052/2022-, puesto que el área propuesta de ZBE no se proyecta sobre las zonas ambientalmente más contaminadas de Valladolid.

*8. Sistema de control de accesos, circulación y estacionamiento en las ZBE.*

En el proyecto técnico de la Zona de Bajas Emisiones NO aparece el sistema, aplicación, mecanismo, forma a partir del cual se concederán los permisos diarios, accesos temporales o autorizaciones que dispone la Ordenanza en sus artículos 10 y 11. No se puede permitir que el proyecto técnico no contemple este aspecto esencial que garantice informes y permisos para los ciudadanos. Este aspecto es elemental y no figura.

**En este punto, tampoco puede aceptarse la reserva que hace la Ordenanza en su art. 11 último párrafo, a que la Junta de Gobierno u órgano municipal competente en el que delegue, dictará las directrices en un acto administrativo que será publicado en la web municipal y en el Boletín Oficial de la Provincia de Valladolid.**

Con respecto al incumplimiento del contenido mínimo que exige el Real Decreto en su **ANEXO I.B)**.

Requisitos mínimos que NO contiene el Proyecto técnico de la Zona de Bajas Emisiones que está tramitando el Ayuntamiento de Valladolid:

**ANEXO I. B) Otros elementos.**

1. Estaciones de medición de ruido ambiental (mapa, coordenadas geográficas) o puntos de muestreos definidos para las campañas de los indicadores de ruido, así como áreas de superación de los valores límite, en su caso.
2. Naturaleza y evaluación de la contaminación acústica: indicadores de ruido ambiental observados durante los años anteriores (antes de la implementación de las ZBE), si el municipio o territorio insular dispone de dicha información y técnicas de evaluación utilizadas.
3. Información disponible sobre las fuentes de ruido existentes en la zona.
4. Objetivos cuantificables a los que se refiere el apartado 4 del artículo 3.
5. Medidas de contribución al cumplimiento de los objetivos de calidad acústica: – Listado de posibles medidas y calendario de aplicación. – Estimación de la mejora de la calidad acústica, estimación del cambio modal que se espera conseguir y estimación del plazo previsto para alcanzar esos objetivos.
6. Procedimientos para el seguimiento de su cumplimiento y revisión. Definición de indicadores de movilidad sostenible, ruido y eficiencia energética, establecimiento de la periodicidad del seguimiento de los mismos y acceso a la información.

**Estas exigencias, tanto en la Ordenanza como en el Proyecto Técnico de la Zona de Bajas Emisiones, NO están contempladas pese a su obligación legal.**

Solicitamos que, en la futura redacción de la Ordenanza, este apartado incluya una indicación específica para toda la maquinaria en general, y especialmente de los servicios de limpieza y recogida de residuos municipales, así como la flota de autobuses de AUVASA, respeten los niveles de decibelios permitidos, sobre todo, en horarios nocturnos.

En conclusión, para el Grupo Municipal del Partido Popular la presente Ordenanza por la que se crea una ZBE en Valladolid y su proyecto técnico, no contienen los requisitos mínimos exigidos en el RD 1052/2022 y, por tanto, no cumplen con las exigencias normativas.

**TERCERA. - SOBRE EL ART. 3 DE LA ORDENANZA.**

A efectos de garantizar una seguridad jurídica plena estimamos conveniente que se recojan las definiciones de todos los elementos que se enumeran en los artículos 10 y 11 de esta Ordenanza.

**CUARTA. - SOBRE EL ART. 4 DE LA ORDENANZA.**

Este Grupo entiende que el bien jurídico protegido debe ser la **salud** de los ciudadanos. El bien jurídico es aquella realidad valorada socialmente por su vinculación con la persona y su desarrollo.

**QUINTA. - SOBRE EL CRITERIO DE CLASIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS BASADOS EN ETIQUETAS DGT.**

El criterio de clasificación ambiental de los vehículos basado en las etiquetas de la DGT puede resultar injusto e ineficaz, no ajustándose a las emisiones reales de cada vehículo.

El criterio único para considerar un vehículo como “contaminante” se basa en la catalogación efectuada por la DGT, y no se tienen en cuenta otros factores determinantes como son el estado del vehículo, potencia, peso, tamaño, uso o mejoras incorporadas al objeto de reducir sus emisiones. Dicho sistema solo considera el tipo de motorización del vehículo según su año de matriculación y no tiene en cuenta la cantidad de emisiones homologadas.

En conclusión, una transición justa no puede significar que vehículos en perfecto estado, que cumplen con la normativa de circulación aplicable, de manera abrupta se califiquen como no aptos, obligando al usuario a realizar una inversión que compromete seriamente su renta disponible de manera no planificada.

Por ello, se propone que se autorice a circular dentro del perímetro a vehículos que demuestren que la etiqueta de la DGT no se corresponde con el valor real de sus emisiones.

**SEXTA. - SOBRE LA APLICACIÓN DE VALORES GUÍA DE LA OMS.**

A nivel normativo los valores guía de la Organización Mundial de la Salud (OMS) no tienen ninguna vinculación legal, debiendo aplicarse sólo la legislación española y la europea, dado que la OMS no tiene capacidad legislativa. Por tanto, solicitamos que esas referencias no se incluyan en los textos dado que pueden inducir a confusión, crear inseguridad jurídica y aplicación de criterios no homogéneos entre distintos municipios.

**SÉPTIMA. - SOBRE EL PLAN DE COMUNICACIÓN QUE SE EXIGE EN LAS GUÍAS DEL MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO PARA CONFECCIONAR LA ZBE.**

En las guías publicadas por el Ministerio se indica que “Las campañas de comunicación y publicidad han de ser potentes y reivindicar los beneficios asociados a la ZBE, así como anunciar las mejoras desplegadas para la movilidad en modos alternativos (especialmente, transporte público, red peatonal y ciclista).”

La publicidad debe ser veraz, legal, honesta, leal y transparente. Se debe informar de todas las consecuencias de la implantación de una ZBE, tanto positivas, si las hay, como negativas, así como informar claramente de las restricciones a la movilidad que va a suponer esa ZBE y no destinar los recursos públicos para hacer exclusivamente propaganda de los supuestos “beneficios asociados.

**OCTAVA. - SOBRE LOS VEHÍCULOS CLÁSICOS Y ANTIGUOS.**

En el art. 7, tercer párrafo, se hace referencia a matrículas antiguas, consideramos necesario incorporar en la Ordenanza permisos para los vehículos clásicos e históricos como patrimonio histórico y resultar de interés, atractivo histórico-turístico, y ser generadores de externalidades positivas e impacto económico para Valladolid con los eventos que se organizan.

**NOVENA. - SOBRE EL INCUMPLIMIENTO DEL ART. 14.3.I) DE LA LEY 7/2021, DE 20 DE MAYO, DE CAMBIO CLIMÁTICO Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA.**

Este artículo, obliga a lo siguiente:

- i) *Integrar los planes específicos de electrificación de última milla con las zonas de bajas emisiones municipales.*

La presente Ordenanza no contempla este plan específico de electrificación de última milla con la ZBE en la ciudad de Valladolid.

**DÉCIMA. - SOBRE LA POSIBLE SUPRESIÓN DE LA ZBE EN VALLADOLID SI SURGEN GRAVES CONSECUENCIAS DERIVADAS DE SU IMPLANTACIÓN.**

Solicitamos que se incluya el articulado preceptivo en el que se disponga la posibilidad de reversión de la ZBE en la ciudad de Valladolid, si como consecuencia de su puesta en funcionamiento se produce un grave perjuicio económico para el tejido económico y social de la ciudad dadas las significativas restricciones que genera la puesta en funcionamiento de esta desproporcionada área de acceso restringido.

Si se realiza una restricción tan amplia de acceso a vehículos dentro de Valladolid, indudablemente va a suponer un perjuicio económico para nuestros comercios, negocios de hostelería y de ocio nocturno, espectáculos y cultura, talleres mecánicos, tiendas de recambios, parkings y todo tipo de negocios situados dentro del perímetro, expulsando a los consumidores que se desplazan en su vehículo y que optarán por comercios y centros comerciales localizados fuera de esta área o por otros municipios del alfoz donde no haya restricciones a la circulación.

#### **UNDÉCIMA. - SOBRE LOS EVENTOS DE INTERÉS DENTRO DE LA ZBE.**

Dentro del perímetro proyectado en la ciudad de Valladolid como ZBE se desarrollan pruebas deportivas de gran interés o eventos de gran importancia para la ciudad como son “Pingüinos”, “Cabalgatas”, etc. En estos eventos los vehículos que forman parte de los mismos deben quedar excluidos de la prohibición de circulación dentro de la ZBE.

#### **DUODÉCIMA. - REDUCCIÓN DEL IMPUESTO DE CIRCULACIÓN.**

El Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica grava la titularidad de vehículos “aptos para circular por la vía pública”, en la medida que el Ayuntamiento de Valladolid va a limitar a determinados vehículos la circulación en gran parte de su zona urbana, al implementar un área de acceso restringido debe reducir proporcionalmente el gravamen resultante de este tributo por no poder hacer uso de ese derecho de circulación por el viario de la ciudad en su totalidad.

#### **DECIMOTERCERA. - SOBRE LAS DIRECTRICES Y MARCO REGULATORIO QUE ESTABLECERÁ EL PROCEDIMIENTO PARA LA TRAMITACIÓN DE EXCEPCIONES Y PERMISOS TEMPORALES.**

Aunque ya se ha hecho referencia en la alegación segunda, a este Grupo le parece intolerable que la Ordenanza en su artículo 11, último párrafo, indique:

*“La Junta de Gobierno o el órgano municipal competente en el que delegue, dictará las directrices dentro del marco regulatorio delimitado en los artículos 10, 11 y 12, en el que se establecerá el procedimiento para la tramitación de las excepciones o permisos temporales. El acto administrativo correspondiente será publicado en el Boletín Oficial de Ayuntamiento de Valladolid, así como en el sitio web municipal [www.valladolid.es](http://www.valladolid.es). “*



No se puede realizar ninguna alegación por este Grupo puesto que la solución tecnológica propuesta por el Ayuntamiento queda al arbitrio de una futura Junta de Gobierno, esto podría devenir en causa de nulidad de pleno derecho.

La INDETERMINACIÓN, INDEFINICIÓN y VAGUEDAD con que se regula un elemento que entendemos que debe ser de cardinal importancia para el correcto funcionamiento regulador de las excepciones y accesos temporales al interior de la ZBE en esta Ordenanza es intolerable. La inseguridad jurídica para los ciudadanos es flagrante.

#### **DECIMOCUARTA. - PROPUESTA DE NUEVAS AUTORIZACIONES TEMPORALES.**

Proponemos que se autorice temporalmente a acceder a esta ZBE a los siguientes vehículos:

- I) Vehículos de profesionales a los que les resten siete o menos años para jubilarse.
- II) Vehículos que realicen tareas de mantenimiento en talleres, garajes.
- III) Vehículos en estado de reposición si se acredita la compra de un vehículo nuevo.
- IV) Vehículos de transporte de animales, cisterna.
- V) Vehículos militares del ejército español.

#### **DECIMOQUINTA. - FALTA DE MEDIDAS ALTERNATIVAS.**

Sin aparcamientos disuasorios en los accesos a la ciudad de Valladolid, especialmente a la ZBE, combinados con transporte público eficiente en sus proximidades es difícil reducir el tráfico que desde el exterior que se interna en la ciudad.

No es aceptable implantar una restricción al tráfico a una gran parte de la ciudad sin una alternativa que garantice el acceso al interior de la ZBE, con una entrada eficiente a cualquier ciudadano.

Es decir, este Grupo Municipal considera que antes de restringir el tráfico a una gran parte de los ciudadanos se deberían haber adoptado medidas previamente o de aplicación simultánea a la implantación de esta ZBE como pudiera ser el incremento de aparcamientos perimetrales disuasorios, favoreciendo la intermodalidad en el transporte con lanzaderas de autobuses. Reiteramos, así mismo, lo que a nuestro entender supone la generación de un problema regulatorio por la mayor intervención administrativa en las actividades profesionales y con respecto a la libertad de movimientos para los ciudadanos, debido a que se está requiriendo una autorización previa para poder entrar a este perímetro.

## CONCLUSIONES

Finalmente, desde este Grupo Municipal no podemos dejar de advertir que la adopción de estas medidas tendría un importante impacto económico en la actividad económica de la hostelería, el comercio y todo tipo de negocios que se encuentran dentro del área delimitada por la ZBE por las restricciones al tráfico que se pretenden implantar a los vehículos privados.

El comercio minorista del centro y del interior de la ZBE compite, con grandes dificultades, con el comercio on-line y con los grandes centros comerciales del alfoz, hecho que se agrava por las actuaciones del Ayuntamiento que restringe cada día más el tráfico y prima a las grandes compañías con la instalación de consignas en espacios públicos para facilitar su actividad en el reparto de compras efectuadas por Internet, mientras a los industriales y comerciantes de las zona NO se les da estas facilidades, máxime cuando su actividad está decreciendo de forma crónica.

Este Grupo Municipal entiende que la implantación de esta ZBE obedece a mandamientos impuestos por la Ley de Cambio Climático, pero no estamos de acuerdo con la dimensión de la ZBE propuesta, por las razones de índole jurídica, técnicas y medioambientales expuestas. Tampoco podemos aceptar la redacción inicial de la Ordenanza propuesta que no cumple con las exigencias del Real Decreto 1052/2022, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

Habiendo descartado que tal medida sirva para los loables fines que supuestamente se pretende, máxime sin la previa implantación de medidas compensatorias en relación con ofrecer más alternativas de transporte público, eficiencia energética, ayudas e incentivos para cambios de vehículos, fomento de otras formas de movilidad sostenible, a este Grupo Municipal le llama poderosamente la atención que, sesgadamente, se siga manifestando ante la opinión pública que las restricciones del tráfico tengan “mínimos costes”, o que va a servir para aflorar el mercado negro de alquiler de plazas de aparcamiento.

Únicamente un análisis parcial, restringido e interesado a un fin puede concluir que esta ZBE no tenga coste en nuestra ciudad sobre la generación de empleo, riqueza, actividad productiva, hostelera y comercial.

Por todo ello, y conforme a las alegaciones señaladas anteriormente, consideramos que se debe proceder a la paralización de la presente tramitación de la Ordenanza mediante Resolución, y proceder a rehacer la misma en tanto en cuanto no se motive suficientemente su tamaño y el cumplimiento de los fines y objetivos buscados.

Por lo expuesto,

**SOLICITAMOS** que se tenga por presentado este escrito, por realizadas las manifestaciones que en él se contienen y, conforme a las mismas, tenga por presentado Escrito de Alegaciones en el trámite de Información Pública, dentro del plazo legalmente conferido por la publicación en el Boletín Oficial de la Provincia de Valladolid de la resolución a la que se expone la “Ordenanza por la que se crea una Zona de Bajas Emisiones en el municipio de Valladolid” a fin de dar audiencia a los ciudadanos afectados y recabar cuantas aportaciones adicionales puedan hacerse por otras personas o entidades con intereses legítimos afectados, y ser debidamente tenidos en cuenta los resultados de la participación ciudadana.

En Valladolid, a 13 de febrero de 2023

Irene Núñez Martín  
Portavoz Grupo Municipal Popular

