



Sr. Alcalde del Ayuntamiento de Valladolid

Doña Margarita García Álvarez, con D.N.I. nº xxxxxxxx, en nombre y representación de la FEDERACIÓN PROVINCIAL DE ASOCIACIONES DE VECINOS Y CONSUMIDORES de VALLADOLID “ANTONIO MACHADO”, NIF G47035076 con domicilio a efectos de notificaciones en calle Vega 18, 47004 Valladolid, ante el alcalde de Valladolid, comparece y DICE:

Que, en relación al anuncio de información pública relativa a la aprobación inicial de la “Ordenanza por la que se crea una zona de bajas emisiones en el municipio de Valladolid”, aparecido en el BOP de Valladolid de 5 de enero de 2024, formulamos las siguientes

ALEGACIONES

A. Justificación.

De acuerdo con el artículo 14.3 de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, “se entiende por zona de baja emisión el ámbito delimitado por una Administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos **para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero**, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente” .

Las Directrices para la creación de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) redactadas por el Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico establecen claramente los objetivos de éstas:

- 1. La mejora de la calidad del aire y la salud de la ciudadanía**
- 2. La contribución a la mitigación del cambio climático**
- 3. El cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles**
- 4. El impulso de la eficiencia energética en el uso de los medios de transporte.**

A nivel europeo, la Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones, destaca que **el cumplimiento de los objetivos de reducción de emisiones de GEIs dependerán en gran medida de las ciudades y de las autoridades locales**. Estas **deberán** poner en marcha incentivos para las energías y los vehículos alternativos de bajas emisiones, una planificación de la movilidad urbana sostenible, **fomentar un cambio modal hacia los desplazamientos activos (en bicicleta o a pie), un transporte público mejorado y otras medidas de promoción de la movilidad sostenibles** tendentes a reducir los atascos y la contaminación derivados del gran número de automóviles en las calles.

El urbanismo de proximidad y la reorganización de la movilidad urbana permiten disminuir el efecto isla de calor y reducir los impactos sobre la salud humana. Porque es de esto de lo que estamos hablando en último término, de la salud humana. Y en este sentido, las evidencias científicas son muy claras. **La contaminación derivada del tráfico urbano causa muertes, enfermedades pulmonares, cardiovasculares y cáncer. Casi 300 personas fallecen cada año en Valladolid, por causas directamente relacionadas con contaminación del aire.** Es responsabilidad municipal



velar por la salud de la población, poniendo en marcha medidas efectivas y urgentes para la reducción del tráfico urbano.

El cambio climático es una realidad que afecta también a la salud de las personas, y del planeta. El transporte es uno de los sectores que más emisiones aporta a la atmósfera. Otra razón más para reducir el número de vehículos que circulan por las ciudades. La Ley de Cambio Climático, aprobada en mayo de 2021, obliga a todas las ciudades a reducir su impacto climático de forma notable, cuanto antes.

Valladolid es una ciudad compacta, en la que la mayoría de los desplazamientos se realizan caminando. El vehículo privado, en demasiadas ocasiones, se utiliza para trayectos de menos de 2 kilómetros.

La experiencia demuestra, además, que la clientela del pequeño comercio local de proximidad acude a los establecimientos andando, mayoritariamente, o en autobús, pero no en coche. **Reducir la circulación de coches y favorecer el transporte público también favorece al comercio local.**

El objetivo no debe ser la renovación del parque de vehículos, ya que ni es viable ni deseable la sustitución completa del actual parque por vehículos eléctricos, sino la reducción drástica de los viajes en vehículo a motor y por lo tanto **una circulación de vehículos muy inferior a la actual, promoviendo el cambio modal** que figura como uno de los objetivos de la Zona de Bajas Emisiones. Las zonas de bajas emisiones deben ser áreas urbanas que sirvan de palanca y ejemplo de un nuevo modelo de movilidad urbana, más saludable, eficiente, sostenible y justo.

B. Alegaciones

1. **Ámbito competencial.** El Ayuntamiento de Valladolid tramita la redacción de una nueva ordenanza de Zona de bajas emisiones desde la Concejalía de Tráfico y Movilidad, cuando la finalidad de la Zona de Bajas Emisiones es una cuestión medioambiental, y la reducción del tráfico es sólo el medio para conseguirlo. Por lo tanto, debe ser la Concejalía de Medio Ambiente la competente para la tramitación de la ZBE, máxime considerando que el control de la efectividad de las medidas definidas en la ordenanza (mejora de la calidad del aire y reducción de la contaminación) se llevarán a cabo desde esa concejalía.

2. Incluir en el artículo 6 de la Ordenanza los objetivos cuantificables de la ZBE, de acuerdo al artículo 3 del RDZBE y conforme a los requerimientos establecidos en sus artículos 7 y 8.

Dado que el artículo 7 del RDZBE establece que ésta contribuirá a alcanzar en un plazo razonable las directrices sobre calidad del aire de la OMS, se propone para ello reducir las concentraciones medias anuales de NO₂, PM₁₀ y PM_{2,5} a 10, 15 y 5 microgramos por metro cúbico (mg/m³) en 2030, más allá del cumplimiento de los valores límite legales.

Asimismo, dado que el artículo 8 del RDZBE señala que ésta será coherente con los objetivos establecidos en el PNIEC, en particular, con el objetivo de reducción de la utilización del vehículo privado motorizado frente al resto de modos de transporte, se sugiere para ello reducir en un 35% los desplazamientos en vehículo privado en 2030, respecto al año 2015.



Se consideran coherentes con el RDZBE el objetivo de reducción de las emisiones de GEI para 2030 (revisable de acuerdo a las modificaciones futuras del PNIEC) y el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica para áreas Tipo 1. Área de silencio (usos dotacionales sanitario, docente, educativo, asistencial o cultural), en 2027 (4ª fase de los mapas de ruido).

3. **Ampliar el ámbito de la ZBE a la propuesta aprobada inicialmente en 2022, ajustando su borde occidental para llevarlo hasta la Avenida de Salamanca,** de acuerdo al artículo 4.1 del RDZBE y al punto A.1 de su Anexo I.

Esta propuesta incluye el Hospital Clínico Universitario, la Plaza Circular, la estación de ferrocarril y el Campo Grande y su entorno.

La Avenida de Salamanca es el eje principal de circulación de la margen derecha del río Pisuerga y en ella se localiza el aparcamiento disuasorio de la Feria de Muestras. Por ello, proponemos como más adecuado este límite que el Paseo de Isabel la Católica.

Se trata además de un ámbito muy saturado de tráfico motorizado, con niveles de partículas elevados según las mediciones realizadas en 2022 por la Asamblea Ciclista de Valladolid. Delimitando el perímetro de la ZBE en la Avenida de Salamanca se liberarían de tráfico los puentes del Poniente y de Isabel la Católica, pacificando la primera fase del barrio Huerta del Rey, de carácter residencial. La ZBE añadiría así las estaciones de calidad del aire Puente del Poniente y Arco de Ladrillo, permitiendo el seguimiento de la eficacia de la ZBE.



4. **Ampliar en 2028 el ámbito de la ZBE a los barrios,** programando una segunda fase que permita dar cumplimiento a los objetivos establecidos, de acuerdo al artículo 4.2 del RDZBE.

La limitación de la ZBE a la propuesta no permitiría alcanzar los objetivos sugeridos de mejora de la calidad del aire, mitigación del cambio climático ni cambio modal, por lo que es necesario ampliar su ámbito territorial en una segunda fase, para cuya entrada en vigor se propone el 1 de enero de 2028, tras la evaluación de la ZBE en 2027 y las elecciones municipales de ese mismo año.

Como señalamos en nuestras alegaciones al Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la ciudad de Valladolid, la vía perimetral de la segunda fase de la ZBE sería la ronda interior VA-20 (A-62 por el oeste), con la finalidad de extender los beneficios ambientales, filtrar el acceso de vehículos desde los municipios del alfoz e impulsar el cambio modal a escala urbana y metropolitana, apoyado en la creación de un verdadero transporte público metropolitano.

La segunda fase de la ZBE sería coherente con la estrategia de reducción del tráfico de entrada en la ciudad desde el área metropolitana y desde barrios periféricos, que según el PIMUSSVA es de 130.000 vehículos diarios, mediante el desarrollo de los



intercambiadores de transporte, prevista en el vigente PGOU de Valladolid bajo la denominación "Puertas de la Ciudad".



Este es el enfoque de las ZBE delimitadas por las Rondas de Barcelona y la M-30 en Madrid, y también está siendo barajado por otras áreas urbanas intermedias, similares a Valladolid.

5. **Delimitar en el interior de la ZBE zonas de especial sensibilidad destinadas a proteger a los sectores más vulnerables de la población,** de acuerdo al artículo 4.3 del RDZBE.

Con arreglo a esta disposición, se propone delimitar zonas de especial sensibilidad en torno a los equipamientos escolares, sanitarios, hospitalarios y de residencias de ancianos. El diseño de dichas zonas de especial sensibilidad debería incluir requisitos y medidas de reducción de emisiones más exigentes que los que se establezcan en la zona principal.

La Proposición No de Ley aprobada por el Congreso el pasado 9 de marzo de 2022, insta a: 1) Limitar el aparcamiento y el tráfico en las calles del entorno y, muy especialmente, en las inmediaciones de las entradas a los centros; 2) Vigilar y hacer cumplir estrictamente la normativa vial a la entrada y salida de estudiantes para que el entorno escolar sea un espacio seguro y de convivencia; y 3) Priorizar la movilidad peatonal, ciclista, la accesibilidad universal y otros elementos de movilidad personal, en el viario del entorno escolar, creando corredores de acceso libres de coches, fomentando la presencia de vegetación y agua, y promoviendo zonas estanciales, de encuentro y de juego en el espacio público.

Por todo ello, en el caso de los centros escolares que se encuentren dentro de la ZBE de Valladolid vigente en cada fase proponemos el siguiente plan de trabajo:

- El 1 de septiembre de 2024, se eliminará la banda de aparcamiento alrededor de los centros escolares.



- En las calles que dan acceso a los centros escolares, se señalará la restricción de acceso, parada y estacionamiento a las horas de entrada y salida del alumnado.
- Se realizará una campaña informativa en los primeros meses, y se vigilará de forma estricta el cumplimiento de la normativa
- El 1 de enero de 2025, se restringirá de forma completa la circulación de coches por las calles alrededor de los centros escolares.

6. Otorgar a los vehículos ECO el mismo tratamiento que los de etiqueta C, por sus mayores emisiones reales de GEI, CO y partículas, ocupando además un mayor espacio público.

Dado que el artículo 5.2 del RDZBE establece que las prohibiciones o restricciones de acceso afectarán prioritariamente a los vehículos con más potencial contaminante y serán proporcionales a los objetivos de calidad del aire y mitigación de emisiones de gases de efecto invernadero, se propone que los vehículos ECO pasen del artículo 9 de la Ordenanza al 10.a), de forma que sólo los vehículos con etiqueta Cero disfruten de acceso libre a la ZBE.

7. Adelantar el calendario de aplicación, limitando el 1 de septiembre de 2024 el acceso al ámbito de los vehículos con etiqueta ambiental A y B y el 1 de septiembre de 2025 de los vehículos C y ECO.

Tomando en consideración que según el artículo 14.3.a) de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética los municipios de más de 50.000 habitantes debían establecer sus zonas de bajas emisiones antes de 2023, el calendario de exenciones de la disposición transitoria única de la Ordenanza debería modificarse en el sentido señalado.

El 1 de enero de 2028 se ampliarían las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos de las etiquetas A, B, C y ECO a la segunda fase propuesta para la ZBE.

Con la finalidad de promover la eficiencia energética en el uso de los medios de transporte formulada por el artículo 3.2.c) del RDZBE, se deberían complementar las medidas de restricción de acceso, circulación y estacionamiento de los vehículos con una penalización de aquellos más emisores de GEI que puedan acceder a la ZBE, mediante una tarificación progresiva del coste del estacionamiento y del impuesto de vehículos de tracción mecánica.

Durante la evaluación de la ZBE a realizar en 2027, debería abordarse en su caso el estudio de la implantación de un peaje de acceso, cuya recaudación iría destinada al refuerzo del transporte público y los medios de movilidad activa peatonal y ciclista.

8. Suprimir los accesos temporales libres a los aparcamientos públicos en el interior de la ZBE. conforme al artículo 5.3 del RDZBE por impedir el cumplimiento de los objetivos de la ZBE.

Dado que únicamente, y en casos debidamente justificados, se podrán establecer excepciones a las restricciones previstas, siempre y cuando garanticen el cumplimiento de lo establecido en los artículos 3 y 4 del RDZBE, se propone suprimir el acceso a los aparcamientos públicos en el interior de la ZBE del artículo 11 de la Ordenanza.



Además, el acceso libre a las 2.800 plazas de rotación de los doce aparcamientos comerciales públicos ubicados en el interior de la ZBE, junto al acceso libre de los vehículos ECO, constituye una discriminación económica que privilegia la movilidad motorizada de los grupos de población con más renta.

En coherencia con lo expuesto, debe evitarse la ampliación de estos estacionamientos (en particular la anunciada del aparcamiento del Paseo de Isabel la Católica), promoviendo los aparcamientos disuasorios periféricos e intercambiadores previstos en el PGOU de Valladolid y la conversión de plazas rotatorias comerciales en plazas de residentes.

Por otro lado, el Proyecto Técnico de la Ordenanza debería incorporar una cuantificación de la intensidad de tráfico que suponen las restantes exenciones y accesos temporales contemplados en los artículos 10 y 11 de la Ordenanza, en particular los vehículos con plaza de garaje particular en propiedad o en alquiler y los de personas con ingresos bajos.

9. Ampliar el ámbito territorial del Plan de Acción en Situaciones de Alerta por Contaminación del Aire Urbano de Valladolid a la ZBE propuesta.

A materializar durante el procedimiento de adaptación de este protocolo municipal al Plan Marco de Acción a corto plazo para casos de episodios de contaminación establecido por el artículo 25.9 del Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire. Además, se deberían actualizar los umbrales de contaminación de acuerdo a los nuevos estándares legales y de la OMS, tomando en consideración que los establecidos en el Anexo I del Real Decreto citado son umbrales de mínimos.

Para evitar contradicciones entre el Plan de Alerta municipal y la Ordenanza de la ZBE, se propone suprimir el artículo 16 de la Ordenanza, o bien modificarlo según la redacción:

“Por motivos de salud pública y de calidad del aire, ante episodios de alta contaminación atmosférica, se podrán dejar sin efecto las exenciones y los permisos de accesos temporales a la ZBE, por el tiempo que dure el episodio, según lo previsto en el correspondiente Plan de Acción en Situaciones de Alerta por Contaminación del Aire Urbano de Valladolid”.

10. Acompañar la implementación de la ZBE de programas de electrificación y mejora del transporte público y el transporte urbano de mercancías, de acuerdo al artículo 5 del RDZBE.

Las subvenciones e incentivos fiscales que apliquen el Ayuntamiento de Valladolid y otras administraciones públicas a la renovación del parque circulante deben limitarse a la electrificación de las flotas de transporte colectivo, *carsharing*, reparto de mercancías y servicios públicos, de manera que en 2030 todos sus vehículos tengan la etiqueta Cero.

En este sentido, se propone suprimir del artículo 6 de la Ordenanza el objetivo de “acelerar el proceso de renovación y actualización del parque de vehículos que circulan por la ciudad de Valladolid”, pues éste no es el objetivo de las ZBE, según el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética y el artículo 1 del RDZBE.



Asimismo, se propone acompañar la implantación de la ZBE de un programa de mejora del transporte público que amplíe frecuencias y optimice recorridos, con la adecuada conexión con la red de aparcamientos disuasorios y las localidades del área urbana de Valladolid. Al tiempo que se prioriza y potencia de la movilidad activa peatonal y ciclista.

11. **Desarrollar los indicadores de monitorización y seguimiento** del Anexo I con el fin de evaluar el cumplimiento de los objetivos establecidos, de acuerdo al artículo 12 del RDZBE.

En particular, entre los indicadores de calidad del aire debe incluirse el seguimiento de los estándares de la OMS, y deben añadirse el reparto modal del uso del automóvil particular y el porcentaje de vehículos cero emisiones con respecto al total de la flota de vehículo privado, transporte de mercancías y transporte colectivo.

Deberán incorporarse además indicadores sociales de cumplimiento de la ordenanza:

- Número de denuncias / año
- Número de sanciones / año

En Valladolid, a 14 de febrero de 2024

Fdo: Margarita García Álvarez
Presidenta de la Federación