

## CONSULTA PÚBLICA PREVIA EN EL PROCEDIMIENTO DE ELABORACIÓN DE LA ORDENANZA MUNICIPAL PARA ESTABLECER UNA ZONA DE BAJAS EMISIONES EN LA CIUDAD DE VALLADOLID

A/Att.: Concejalía de Tráfico y Movilidad  
Ayuntamiento de Valladolid

En relación con la “**Consulta Pública Previa en el procedimiento de elaboración de la Ordenanza Municipal para establecer una Zona de Bajas Emisiones en la ciudad de Valladolid**” y dentro del plazo concedido al efecto, el Grupo Municipal Socialista del Ayuntamiento de Valladolid formula las siguientes consideraciones:

A modo de preámbulo, hemos de considerar que en el momento actual resulta crucial la respuesta mundial a las emergencias relacionadas con el clima. En este sentido, la Unión Europea se ha comprometido a liderar la acción climática estableciendo los objetivos y la legislación para poder lograrlo. Así, la UE se compromete a reducir sus emisiones en, al menos, un 55% para el año 2030 y a alcanzar la neutralidad climática a mediados de siglo. En este contexto, las ciudades están llamadas a desempeñar un papel fundamental, tanto para acelerar el proceso de descarbonización como para asegurar una transformación justa y equitativa que contribuya al bienestar del conjunto de la sociedad.

Las ciudades, pese a ocupar sólo el 3% de la superficie terrestre, generan más del 70% de las emisiones de gases de efecto invernadero y consumen más del 65% de la energía en el ámbito global; por tanto, parece evidente que deben ser éstas las que actúen sin vacilación en la transición hacia la neutralidad climática. Según los últimos datos ofrecidos al respecto por la **Organización Mundial de la Salud**, nueve de cada diez personas respiran aire altamente contaminado. Aún más, la **Agencia Europea de Medio Ambiente** estima en más de 20.000 las muertes prematuras al año en España a causa de la mala calidad del aire, siendo el actual modelo de movilidad y transporte una de las causas.

Por lo que se refiere a Valladolid, según el inventario de emisiones **GEI TC02EQ** (PACES de 2019) el 40% de estas emisiones provienen del transporte. Y según el **Instituto de Salud Carlos III de Madrid y el Instituto de Salud de Barcelona**, la contaminación del aire en nuestra ciudad causa entre 200 y 300 muertes al año.

Ante esta realidad, Valladolid y su Ayuntamiento no han eludido sus responsabilidades, como lo demuestra el hecho de que, desde hace tiempo, vienen trabajando en el objetivo de lograr la neutralidad climática. En este camino, desde 2005 es miembro activo de la **Red española de Ciudades por el Clima en la FEMP**, y en 2011 firmó el **Pacto de Alcaldes**, que implicaba una reducción del 24% de las emisiones de CO<sub>2</sub> en el 2020. Los compromisos en esta materia se ampliaron con la elaboración de **Plan de Acción para el Clima y la Energía sostenible** (PACES) y con la adhesión, en 2019, se sumó a la iniciativa **Net Zero Carbon Building Council** (WordIGBC), siendo la primera ciudad española en sumarse al propósito de lograr emisiones operativas

netas de carbono cero a nivel de edificios individuales y a escala masiva en empresas y administraciones públicas. Además, en 2021 aprobó en el Pleno de la Corporación Municipal la adhesión al **Acuerdo Europeo de Ciudades Verdes**, con lo que se ahondaba en la intención de conseguir una ciudad más verde, limpia y saludable en las que los ciudadanos respiren aire limpio, disfruten de agua limpia, accedan a espacios verdes y reduzcan su exposición al ruido ambiental para 2030.

Asimismo, Valladolid mantiene un activo papel en iniciativas que la permiten compartir conocimiento y experiencias transnacionales para promover soluciones en el ámbito específico de la movilidad sostenible. No en vano, forma parte desde 2019 de la **Red CiViNet**, entidad que impulsa la movilidad sostenible, el ahorro energético y la reducción de emisiones contaminantes a la atmósfera en España y Portugal, y desde 2021 de la **UITP, Asociación Internacional de Transporte Público**. En 2022 se sumó a la **“Misión Europea de Adaptación al Cambio Climático”** y, recientemente, en 2023 Valladolid ha sido designada como una de las **“100 Ciudades Misión Climáticamente Neutras e Inteligentes para el 2030”**, asumiendo a nivel internacional el liderazgo de las ciudades europeas en la necesaria transición hacia la neutralidad climática. La Unión Europea considera este tipo de Misiones un potente instrumento para hacer frente a algunos de los principales retos a los que se enfrenta nuestro continente, y en ellas se fijan objetivos concretos que deben alcanzar impactos medibles en un plazo determinado.

Precisamente, una de las prioridades estratégicas de la Misión de neutralidad climática radica en la movilidad urbana y metropolitana sostenible y segura, para lo cual ha de fomentarse el transporte público, la descarbonización de las flotas municipales y la incentivación de la descarbonización de flotas empresariales con el objetivo de alcanzar una reducción del 30% del transporte motorizado y un cambio modal del 20%, lo que conllevará a la mejora de la calidad del aire y a la reducción de la contaminación acústica.

El principal Plan estratégico de Valladolid en su recorrido a la transformación sostenible y transición ecológica es la **Agenda Urbana 2030**, en cuya Línea 5 se apunta un enfoque clave sobre el rediseño del sistema urbano hacia una movilidad más sostenible y de bajas emisiones. En este sentido, algunas de las acciones marcadas en el **Acuerdo Climático** presentado por Valladolid ante la Comisión Europea contemplan el cambio modal al transporte público y no motorizado -mejorando rutas y nuevos servicios que conllevan un ahorro de tiempo y menor contaminación-, la electrificación de vehículos de la flota pública y la optimización de la logística en transporte de mercancías, y, también, la reducción de transporte motorizado a través de la zona de bajas emisiones. Acciones muy claras, con impactos directos, en términos de notable reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>, e indirectos, es decir, de cobeneficios climáticos.

Por otra parte, hay que tener en cuenta que el actual modelo de movilidad, basado en la primacía del vehículo privado, conlleva un injusto reparto del espacio público y una merma en la seguridad de peatones y ciclistas.

Por todo ello, se hace necesario virar hacia una movilidad sostenible en las Zonas de Bajas Emisiones, tal y como señalan las directrices emanadas del Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico, juegan un papel esencial.

En consecuencia, y en línea con lo que contemplan la **Declaración de Emergencia Climática** (línea prioritaria nº 17), el **Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030** (apartado 3.2 - medida 2.1) y el **Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica** (medida T.1.2), la **Ley de Cambio Climático y Transición Energética**, en su artículo 14.3.a, establece que los municipios españoles de más de 50.000 habitantes, los territorios insulares y los municipios de más de 20.000 habitantes, cuando se superen los valores límite de los contaminantes regulados en **Real Decreto 102/2011, de 28 de enero**, relativo a la mejora de la calidad del aire, deberán adoptar antes de 2023 planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación del tráfico y que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad, incluyendo, entre otras, el establecimiento de Zonas de Bajas Emisiones.

Por otro lado, la **Ley 34/200710, de 15 de noviembre**, de calidad del aire y protección de la atmósfera tiene por objeto establecer las bases en materia de prevención, vigilancia y reducción de la contaminación atmosférica con el fin de evitar o, cuando esto no sea posible, aminorar los daños que de ésta puedan derivarse para las personas, el medio ambiente y demás bienes de cualquier naturaleza. De esta forma, el artículo 16.4 de dicha ley, establece que *“(...) las entidades locales, con el objeto de conseguir los objetivos de esta Ley, podrán adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, que pueden incluir restricciones a los vehículos más contaminantes, a algunas matrículas, a algunas horas o zonas, entre otros”*. Asimismo, el artículo 25 del **Real Decreto 102/2011** establece que los planes de acción a corto plazo *“podrán, en determinados casos, establecer medidas eficaces para controlar y, si es necesario, reducir o suspender actividades que contribuyan de forma significativa a aumentar el riesgo de superación de los valores límite o los valores objetivo o umbrales de alerta respectivos. Esos planes de acción podrán incluir medidas relativas al tráfico de vehículos de motor, a aeronaves en ciclo de aterrizaje y despegue, a obras de construcción, a buques amarrados y al funcionamiento de instalaciones industriales o el uso de productos y a la calefacción doméstica. En el marco de esos planes, también podrán preverse acciones específicas destinadas a proteger a los sectores vulnerables de la población, incluidos los niños.”*

Asimismo, en el ámbito de la regulación del tráfico, el **Real Decreto Legislativo 6/201511, 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**, otorga a los municipios, en su artículo 7.g, la competencia de restringir la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales y, en el artículo 18, la de acordar por los mismos motivos la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, bien con carácter general o para determinados vehículos, así como el cierre de determinadas vías, lo cual está alineado con los **Planes de Seguridad Vial** de los entes públicos responsables de la gestión del tráfico, en los que se contemplan tanto restricciones a la circulación como limitaciones de velocidad.

Para centrar la cuestión, conviene aclarar qué es una Zona de Bajas Emisiones y cuáles son los objetivos que con su implantación se pretenden alcanzar. Según 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”.*

El establecimiento de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), en las que se prevé la limitación del acceso a los vehículos más emisores y contaminantes, contribuirá al cumplimiento de los siguientes objetivos:

- Mejora de la calidad del aire y de la salud de la ciudadanía al reducirse las emisiones de contaminantes atmosféricos y el ruido generado por los vehículos, atendiendo las recomendaciones de la OMS y los límites establecidos por la normativa europea.
- Contribución a la mitigación del cambio climático al reducirse las emisiones de gases de efecto invernadero, según los objetivos establecidos en el PNIEC.
- Cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles, favoreciéndose los vehículos menos contaminantes, el transporte público y la movilidad activa en sus diferentes formas.
- Reducir la intensidad del tráfico en la Zona, lo que incide en una disminución de la siniestralidad.
- Impulso de la eficiencia energética en el uso de los medios de transporte y aceleración en el proceso de renovación y actualización del parque de vehículos que circulan por la ciudad, con el aumento de la seguridad activa y pasiva de los mismos.

En Valladolid, en cumplimiento de las obligaciones y compromisos adquiridos, en el Pleno Municipal del 13 de diciembre de 2022 se aprobó inicialmente la **“Ordenanza por la que se crea una Zona de Bajas Emisiones en el municipio de Valladolid”**, después de un amplio proceso de participación pública en el que tomaron parte colectivos y la ciudadanía en general. Y se abrió el trámite de información pública, tal y como se recogía en el Boletín Oficial de la Provincia de 4 de enero de 2023.

Posteriormente, entró en vigor el **RD 1052/2022, de 27 de diciembre**, por el que se regulan las Zonas de Bajas Emisiones

La propia Consulta Pública a la que responde este documento reproduce los objetivos que marca el RD 1052/2022, aunque este señala otras cuestiones muy importantes que no se recogen en el documento municipal. Así, el art. 3 del RD, donde se fijan los objetivos, se apunta que *“las entidades locales deberán establecer y recoger en el proyecto de ZBE objetivos cuantificables para cada uno de los ámbitos mencionados en el apartado 1 de este artículo, de acuerdo con los requerimientos establecidos en el artículo 7 y, en lo relativo a mitigación del cambio climático, con los requerimientos establecidos en el art. 8”*.

Alcanzar los **objetivos planteados por el RD 1052/2022** exige ineludiblemente intervenir sobre el espacio público para lograr que los modos de transporte sean más competitivos, más sostenibles y para que contribuyan a mitigar los efectos del cambio climático.

Por otra parte, en la Consulta Pública se señala literalmente que “*nos encontramos en la situación de introducir modificaciones en la ordenanza aprobada inicialmente, por exigencia del nuevo texto legal. Razones de estricta seguridad jurídica lo exigen, sin perjuicio de la voluntad del nuevo equipo de gobierno de proceder a replantear el ámbito de la ZBE, elaborando nuevos informes técnicos que resultan necesarios para culminar la tramitación de la norma*”. Sin embargo, en dicha Consulta **no se concreta ni el ámbito de la ZBE ni ninguno de los informes técnicos que se van a elaborar la tramitación de dicha Ordenanza**, lo cual supone que la ciudadanía no dispone de información necesaria para poder opinar y plantear propuestas.

Tal **inseguridad e incertidumbre** que acarrea la poca concreción de la **Consulta Pública Previa** supone, por ejemplo, que se desconozca cuestiones tan fundamentales como quiénes y en qué condiciones podrán acceder a la ZBE, las exenciones que se permitirán, así como la gestión del control de los accesos o el régimen sancionador que conllevará.

Teniendo en cuenta que el Ayuntamiento de Valladolid tiene la obligación de preservar y favorecer la buena calidad del aire de acuerdo con los parámetros establecidos en la legislación vigente, así como la de velar por la salud del conjunto de la población, y que, a tenor de lo anteriormente expuesto, y en línea con los numerosos compromisos adquiridos por la ciudad de Valladolid en este ámbito, sobradamente expresados en la hoja de ruta que viene ejecutándose desde hace años, se debe cumplir con los objetivos que conducen a reducir las emisiones a la atmósfera procedentes del tráfico rodado, puesto que éste es el origen más importante de los niveles de contaminación que afectan a la ciudad, el Grupo Municipal Socialista considera que la finalidad de esta Ordenanza debe ser trasladar a la normativa municipal el mandato establecido en la **Ley 7/2021 de Cambio Climático** y demás normativas de aplicación en la materia.

**Por todo ello, el Grupo Municipal Socialista, y en su nombre la concejala que suscribe, considera que, si bien es cierto que el RD 1052/2022, de 27 de diciembre, incluye algunos requisitos que, como se reconoce en el propio texto de la Consulta “... por evidentes razones temporales...” no se incluyeron en el proyecto de Ordenanza, propone que se continúe adelante con la tramitación de la Ordenanza de ZBE que aprobó inicialmente el Pleno Municipal del 13 de diciembre de 2022, introduciendo cuantas modificaciones sean necesarias para cumplir con las exigencias legales del mencionado RD y que, en ningún caso, se proceda a plantear la disminución del ámbito, ya designado en la Ordenanza, de la Zona de Bajas Emisiones de Valladolid.**

Valladolid, a 15 de septiembre de 2023

Fdo.: María del Rosario Chávez Muñoz  
Concejala del Grupo Municipal Socialista – PSOE del Ayuntamiento de Valladolid