

AL EXCELENTÍSIMO AYUNTAMIENTO DE MADRID

Escrito de Alegaciones al proyecto inicial DE LA ORDENANZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL EXCELENTÍSIMO AYUNTAMIENTO DE MADRID, en periodo de información pública

D./Dª., con DNI núm., y domicilio a efectos de notificaciones en la calle, nº, piso, en, provincia de, (CP) y en condición de interesado en el procedimiento que se tramita en el expediente administrativo arriba referenciado, comparezco y como mejor proceda en derecho,

Que en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, de fecha 29 de mayo de 2021, se publica la resolución de 27 de mayo de 2021 por la que se aprueba el proyecto inicial de la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Excelentísimo Ayuntamiento de Madrid.

Que en el citado anuncio se abre un plazo de información pública a fin de que durante treinta días naturales cualquiera pueda comparecer y alegar lo que estime oportuno.

Que mediante el presente escrito, y en ejercicio de ese derecho, el que suscribe formula, en relación al proyecto de referencia, las siguientes ALEGACIONES

PREAMBULO

Entendemos las preocupaciones del Ayuntamiento de Madrid en materia de contaminación y mejora del medio ambiente para el conjunto de los madrileños y los visitantes de la ciudad.

Sin embargo, no se puede tratar de forma indiscriminada a quienes no son los causantes del problema como pretende el Ayuntamiento de Madrid, imponiendo duras restricciones a los vehículos sin distintivo medioambiental como se plantea con el nuevo plan Madrid 360 y las modificaciones de la Ordenanza de Movilidad Sostenible

Entre los afectados se encuentran los vehículos de gasolina matriculados antes del año 2000 y los vehículos diésel matriculados antes del año 2006, motocicletas anteriores a 2003, entre ellos están los vehículos clásicos (+30 años) y los vehículos históricos, ambos tipos conservados con mimo por sus propietarios durante años, utilizados principalmente de forma recreativa los fines de semana y, que por el escaso kilometraje que recorren al año (de media en torno a 1.500 km en el mayor de los casos), no son la fuente del problema de contaminación señalado por el Ayuntamiento de Madrid.

Así mismo se utiliza el criterio de otorgación de pegatinas establecido por la DGT, considerando a todo vehículo sin pegatina como “altamente contaminante” sin tener en cuenta sus emisiones reales, el peso, la potencia, los kilómetros recorridos anualmente dentro del termino municipal, o las mejoras realizadas en los vehículos.

Resulta discriminatorio e incongruente que un vehículo con su ITV en vigor, seguro al corriente de pago, y abonando el IVTM pueda circular por las carreteras de todo el territorio nacional pero se vaya a impedir su circulación en todo el término municipal de Madrid, mientras que la circulación de los coches clásicos esta permitida en toda la UE con sus exenciones.

Muchos de estos vehículos ya cuentan con restricciones circulatorias impuestas por el tipo de seguro que tienen contratado que limitan su uso y kilometraje anual, por lo que entendemos que no es necesario ni hacer que desaparezcan del término municipal de Madrid con la entrada en vigor del nuevo plan ni obligar a propietarios de vehículos sin distintivo medioambiental a matricularlos de forma forzosa como vehículos históricos para poder usarlos, por todos los inconvenientes, gastos innecesarios y odisea burocrática que ello implica, especialmente por la falta de flexibilidad que presenta el Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos en cuanto a modificaciones correctamente homologadas que presenten los vehículos.

Además estos vehículos son una fuente de ingresos no solo para las Administraciones Públicas, sino también para los profesionales que viven del sector de la automoción, como talleres o negocios de recambios y piezas, ferias, eventos, impulsando el negocio local. Todo ello impacta de forma positiva para mejorar el bienestar común a través del pago de los correspondientes impuestos a las arcas públicas.

Actualmente estamos sufriendo la pandemia de Covid 19 y desde distintas administraciones públicas se ha recomendado el transporte individual como una forma de evitar contagios y preservar la salud. Esta pandemia ha causado una grave crisis económica y social que impedirá a muchos de los propietarios de vehículos afectados realizar el desembolso necesario para adquirir un nuevo vehículo, teniendo en cuenta también que las medidas propuestas han devaluado el valor de los vehículos sin distintivo ambiental.

Intentemos entre todos cuidar el patrimonio de vehículos de España y no enviarlo a los desguaces y que el Ayuntamiento de Madrid sea considerado como ejemplo del respeto y cuidado que estos vehículos merecen como historia viva de este país, para que así las próximas generaciones puedan aprender, entender y disfrutar de aquellos vehículos que movilizaron a nuestros padres y abuelos y que tan buenos recuerdos nos han brindado, brindan y brindarán.

Por último y no por ello menos importante, las medidas que se pretenden adoptar son totalmente contrarias al programa que presentó el Partido Popular para las elecciones al Ayuntamiento de Madrid en 2019 y siendo el partido de gobierno en la alcaldía esto supondría traicionar la palabra dada y puesta por escrito a 395.344 votantes.

Basta recordar los carteles electorales con la frase "con Almeida Madrid Central se acaba el 26 de mayo" o "Lo primero, acabar con Madrid Central", como dijo en el Sr. Almeida en una entrevista con El Independiente el 20 de enero de 2019:

Programa electoral del PP para el ayuntamiento en 2019

17. Revertiremos Madrid Central. Esta medida ha perjudicado gravemente a los madrileños y sus modos de desplazamiento por la ciudad. No ha mejorado la calidad del aire, y ha incidido negativamente en el comercio y el empleo en el centro de la ciudad, con pérdidas de ventas y de puestos de trabajo en todos los sectores que radican en este espacio, de más de 472 hectáreas. Adoptaremos medidas que contribuyan a la fluidez del tráfico y a que toda la ciudad sea de bajas emisiones.

18. Volveremos al sistema de Áreas de Prioridad Residencial. En el centro de la ciudad, se retornará al modelo de APR permitiendo la circulación por las principales vías e instalando de manera inmediata pantallas informativas sobre las plazas de aparcamiento disponibles en dichas zonas

Creemos que la medida conocida como Madrid Central ha perjudicado a los madrileños, al comercio y no ha mejorado la calidad del aire. Por eso, acabaremos con Madrid Central.

Volveremos al sistema de Áreas de Prioridad Residencial.

Este sistema permite que los coches circulen por las calles principales del centro de Madrid e informa sobre las plazas de aparcamiento libres mediante pantallas informativas

Modificaremos la Ordenanza de Movilidad Sostenible por el fracaso y falta de eficacia contra la contaminación que ha supuesto, entre otras medidas, Madrid Central. Un proyecto que no ha reducido el uso del vehículo privado en el conjunto de la ciudad, ni la contaminación y que ha causado un grave perjuicio al comercio, con pérdidas de ingresos y puestos de trabajo

Las alegaciones y medidas propuestas son fruto del debate y reflexiones producidos en el seno del grupo de facebook "Plataforma de Vehículos Afectados por la Movilidad en España" con 1.874 miembros a 20 de junio de 2021 y que desde hace meses tenía intención de constituirse como asociación, si bien las dificultades para realizar los tramites administrativos derivados de la pandemia de COVID-19 y las restricciones impuestas por las autoridades a los desplazamientos no lo han hecho posible aun.

Fruto de este debate se registró el 1 de junio de 2021 una recogida de firmas en la plataforma Change.org "Salvemos los vehículos clásicos (+ 30 años) e históricos del plan Madrid 360" que a 22 de julio habían firmado 1.132 personas

<https://www.change.org/p/salvemos-los-veh%C3%ADculos-cl%C3%A1sicos-30-a%C3%B1os-e-hist%C3%B3ricos-del-plan-madrid-360>

Esta plataforma reúne a ciudadanos afectados, sobretudo pertenecientes al colectivo con menos recursos económicos, que no pueden permitirse por su capacidad económica adquirir un vehículo nuevo ni, en la mayoría de los casos, de segunda mano; trabajadores autónomos que necesitan como herramienta imprescindible de trabajo utilizar sus vehículos ; asalariados que no disponen de otro medio para llegar a sus puestos de trabajo de forma económica, en un tiempo prudencial y a diferentes horas del día; propietarios de vehículos de más de 30 años; jubilados; personas con movilidad reducida; estudiantes, etc. , a los que se les va a prohibir de forma indiscriminada la circulación de sus vehículos por que el Ayuntamiento de Madrid así lo ha decidido basándose en el sistema de distintivos que ha implantado la DGT en base al cumplimiento de las normas EURO y otorgándolos según su fecha de matriculación.

ALEGACIONES

- Primera. Vulneración de derechos y libertades protegidas por la legislación de la UE, Constitución Española, Estatuto de Autonomía de la CAM y Tratados Internacionales suscritos por España.

Entendemos que las siguientes disposiciones y otras suponen una restricción y vulneración de los derechos y libertades fundamentales recogidas en el ordenamiento jurídico de la Unión Europea, la Constitución Española, Estatuto de Autonomía de la CAM, y los tratados internacionales suscritos por España.

TÍTULO PRIMERO. Normas generales, seguridad vial, regulación y control

CAPÍTULO I. Obligaciones generales

Artículo 6. Obligaciones medioambientales.

1. Todo vehículo que circule o estacione en el ámbito de aplicación de esta Ordenanza, cuando el mismo pueda disponer del distintivo ambiental que identifica su clasificación ambiental según su potencial contaminante conforme a la normativa estatal vigente, deberá exhibirlo, en los términos previstos en la Disposición transitoria primera. El formato, las prescripciones técnicas del distintivo y su ubicación en el vehículo se ajustarán a la regulación estatal del Reglamento General de Vehículos vigente en cada momento.

2. Al objeto de proteger la salud de las personas y la calidad del aire, no podrán circular por ninguna vía pública de titularidad municipal los vehículos que conforme a la normativa estatal carezcan del distintivo ambiental, en los términos previstos en la Disposición transitoria primera, salvo aquellos que tengan reconocida la consideración de históricos conforme a la normativa nacional que les sea de aplicación.

Siete.- El artículo 21 queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 21. Madrid Zona de Bajas Emisiones.

1. Madrid Zona de Bajas Emisiones (en adelante, Madrid ZBE) es la ordenación de tráfico, de carácter permanente, que se establece en el ámbito territorial constituido por la totalidad de las vías públicas urbanas del término municipal de la ciudad de Madrid, para proteger la salud humana y el medio ambiente, mediante la prohibición de acceso y circulación regulada en el apartado 3, la disposición transitoria primera y el anexo II.

2. Madrid ZBE 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.

3. 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, se prohíbe la circulación en las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE a los vehículos con clasificación ambiental A en el RV, según su potencial contaminante, en los términos previstos en el apartado 2 de la disposición transitoria primera.

Diez.- El artículo 24 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 24. Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica

b) Se prohíbe a los vehículos con clasificación ambiental A el acceso y la circulación por el interior del espacio delimitado por el artículo 24.2, incluyendo el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

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.

Disposición transitoria primera. Requisitos ambientales generales para la circulación de vehículos en Madrid ZBE.

2. Sin perjuicio de las prohibiciones y limitaciones específicamente establecidas, tanto en las ordenaciones de carácter permanente de las respectivas ZBEDEP, como en las ordenaciones temporales que se adopten en aplicación de los artículos 25 y 35, la prohibición general de circulación de los vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE regulada en el artículo 21, se aplicará en los siguientes términos transitorios:

a) Podrán acceder y circular por Madrid ZBE, hasta el 31 de diciembre de 2024, los vehículos con clasificación ambiental A domiciliados en la ciudad de Madrid en el RV que a fecha 1 de abril de 2021 se encuentren de alta en el Padrón del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM) del Ayuntamiento de Madrid, así como los vehículos con clasificación ambiental A adquiridos con posterioridad al 1 de abril de 2021 a título de herencia por fallecimiento de su titular, siempre que figuren domiciliados en el RV en la ciudad de Madrid y se encuentren en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid.

b) 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 RGV y, 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, 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.

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.

Noventa y siete.- La disposición transitoria tercera queda redactada en los siguientes términos:

“Disposición transitoria tercera. Requisitos ambientales para el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro.

b) No pueden acceder vehículos con clasificación ambiental A a las plazas de garaje particulares y los aparcamientos municipales para residentes situados en el interior de la ZBEDEP Distrito Centro.

c) Se prohíbe el acceso y circulación por la ZBEDEP de los vehículos a motor con al menos cuatro ruedas y con MMA no superior a tres mil quinientos kilogramos clasificados medioambientalmente en la categoría A, referidos en el artículo 23.3.d).6º y en los apartados 1º, 2º, 3º, 6º, 7º, 12º, 13º, 14º, 16º y 18º del artículo 23.3.e).

d) No pueden acceder a la ZBEDEP Distrito Centro los vehículos con clasificación ambiental A o B destinados a prácticas de conducción de autoescuelas ubicadas en el interior de dicha zona.

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 accesos a 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, incluidas las establecidas en la regulación de Madrid ZBE.

“Disposición transitoria cuarta. Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER y específicos de los vehículos tipo turismo rotulado con autorización como titulares de vehículos comerciales e industriales.

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

49.5, se sujeta a las siguientes excepciones:

a) Residentes en el barrio en que hayan obtenido autorización de estacionamiento del SER, podrán estacionar hasta el 31 de diciembre de 2024. b) Vehículos comerciales e industriales que, a fecha 24 de octubre de 2018, dispusieran de autorización de estacionamiento SER como integrantes de los correspondientes colectivos cualificados, podrán estacionar hasta el 31 de diciembre de 2021.

c) Los vehículos auxiliares de apoyo a la operación del servicio de transporte público colectivo urbano general de uso regular, podrán estacionar hasta el 31 de diciembre de 2024.

d) Los vehículos de dos y tres ruedas, los destinados a transportar personas que acrediten disponer y empleen la autorización especial para PMR, y los destinados a servicios esenciales (incluyendo los vehículos de extinción de incendios, salvamento y protección civil, Fuerzas y Cuerpos de seguridad del Estado, Policía Municipal, Agentes de Movilidad, Fuerzas Armadas, ambulancias y vehículos de asistencia sanitaria), podrán estacionar hasta la fecha que en su caso determine la Junta de Gobierno u órgano en que delegue.

En concreto entendemos que se vulneran las siguientes normativas, disposiciones y resoluciones:

[- Tratado de la Unión Europea](#)

[Preámbulo](#)

RESUELTOS a facilitar la libre circulación de personas, garantizando al mismo tiempo la seguridad y la protección de sus pueblos, mediante el establecimiento de un espacio de libertad, seguridad y justicia, de conformidad con las disposiciones del presente Tratado y del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

[Artículo 3](#)

2. La Unión ofrecerá a sus ciudadanos **un espacio de libertad**, seguridad y justicia sin fronteras interiores, **en el que esté garantizada la libre circulación de personas** conjuntamente con medidas adecuadas en materia de control de las fronteras exteriores, asilo, inmigración y de prevención y lucha contra la delincuencia.

[PROTOCOLO \(No 24\)](#)

TENIENDO PRESENTE que los Tratados establecen un espacio sin fronteras interiores **y conceden a todos los ciudadanos de la Unión el derecho a circular y residir libremente dentro del territorio de los Estados miembros.**

- Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE)

Artículo 20.

2. **Los ciudadanos de la Unión** son titulares de los derechos y están sujetos a los deberes establecidos en los Tratados. **Tienen, entre otras cosas, el derecho:**

a) de **circular y residir libremente en el territorio de los Estados miembros**

Artículo 21

1. Todo ciudadano de la Unión tendrá **derecho a circular y residir libremente en el territorio de los Estados miembros**, con sujeción a las limitaciones y condiciones previstas en los Tratados y en las disposiciones adoptadas para su aplicación.

Artículo 26 relativo a la libre circulación de mercancías

2. El mercado interior implicará un espacio sin fronteras interiores, en el **que la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales estará garantizada de acuerdo con las disposiciones de los Tratados.**

Artículo 45

1. **Quedará asegurada la libre circulación de los trabajadores dentro de la Unión.**

3. Sin perjuicio de las limitaciones justificadas por razones de orden público, seguridad y salud públicas, **la libre circulación de los trabajadores implicará el derecho:**

b) de **desplazarse libremente para este fin en el territorio de los Estados miembros;**

El **derecho a la libre circulación de los productos originarios de los Estados miembros** y los productos procedentes de terceros países que se encuentren en libre práctica en los Estados miembros constituye uno de los principios fundamentales del Tratado (artículo 28 del TFUE).

El establecimiento del mercado único requería la supresión de todos los obstáculos que aún impedían la libre circulación. En el Libro Blanco de la Comisión de 1985 se enumeraban las barreras físicas y técnicas que era necesario eliminar, así como las medidas que debía adoptar la Comunidad para ello.

El Parlamento Europeo ha respaldado la realización del mercado interior y siempre ha apoyado la libre circulación de mercancías:

En su Resolución de 17 de abril de 2020, sobre la acción coordinada de la Unión para luchar contra la pandemia de COVID-19 y sus consecuencias, el Parlamento Europeo subrayó que es sumamente importante mantener abiertas las fronteras interiores de la Unión para las mercancías

En su Resolución de 19 de junio de 2020, el Parlamento recordó que el espacio Schengen es un preciado logro que se asienta en el núcleo mismo del proyecto de la Unión e **instó a los Estados miembros a que redujesen las restricciones a la libre circulación** e intensificasen sus esfuerzos para lograr la plena integración de Schengen.

- DIRECTIVA 2004/38/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 29 de abril de 2004

(1) La ciudadanía de la Unión confiere a todo ciudadano de la Unión un derecho primario e individual **a circular y residir libremente en el territorio de los Estados miembros**, con sujeción a las limitaciones y condiciones previstas en el Tratado y en las disposiciones adoptadas para su aplicación.

(2) **La libre circulación de personas constituye una de las libertades fundamentales del mercado interior**, que implica un espacio sin fronteras interiores en el que esta libertad estará garantizada con arreglo a las disposiciones del Tratado.

- Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea

Artículo 17 Derecho a la propiedad

1. Toda persona tiene derecho a disfrutar de la propiedad de los bienes que haya adquirido legalmente, a usarlos, a disponer de ellos y a legarlos. Nadie puede ser privado de su propiedad más que por causa de utilidad pública, en los casos y condiciones previstos en la ley y a cambio, en un tiempo razonable, de una justa indemnización por su pérdida. El uso de los bienes podrá regularse por ley en la medida en que resulte necesario para el interés general.

TÍTULO V. Artículo 45 - Libertad de circulación y de residencia

1. Todo ciudadano de la Unión tiene derecho a circular y residir libremente en el territorio de los Estados miembros. 2. Podrá concederse libertad de circulación y de residencia, de conformidad con lo dispuesto en los Tratados, a los nacionales de terceros países que residan legalmente en el territorio de un Estado miembro.

- Resoluciones del Parlamento Europeo

El Parlamento Europeo lleva mucho tiempo luchando denodadamente para defender el derecho a la libre circulación, al que considera un principio esencial de la Unión Europea. En su Resolución, de 16 de enero de 2014, sobre el respeto del derecho fundamental a la libre circulación en la UE, **el Parlamento rechaza todo intento de menoscabar el derecho a la libre circulación**, además de pedir a los Estados miembros que cumplan las disposiciones del Tratado relativas a las normas de la Unión sobre la libertad de circulación y que garanticen el respeto del principio de igualdad y el derecho fundamental a la libre circulación respecto de todos los Estados miembros. Tanto en su Resolución, de 15 de marzo de 2017, sobre los obstáculos a la libertad de los ciudadanos de la Unión de circular y trabajar en el mercado interior, como en la de 12 de diciembre de 2017 relativa al Informe sobre la ciudadanía de la UE de ese mismo año, **el Parlamento reitera su petición de que se supriman los obstáculos al derecho de libre circulación.**

En lo que respecta al espacio Schengen, el Parlamento, en su Resolución, de 30 de mayo de 2018, sobre el informe anual sobre el funcionamiento del espacio Schengen, «condena el restablecimiento continuo de controles en las fronteras interiores», dado que **«son perjudiciales para la unidad del espacio Schengen y nocivas para la prosperidad de los ciudadanos europeos y el principio de libre circulación».**

- Constitución Española

Artículo 19

Los españoles tienen derecho a elegir libremente su residencia **y a circular por el territorio nacional. Asimismo, tienen derecho a entrar y salir libremente de España** en los términos que la ley establezca. Este derecho no podrá ser limitado por motivos políticos o ideológicos.»

Artículo 33

1. Se reconoce el derecho a la propiedad privada y a la herencia.

3. Nadie podrá ser privado de sus bienes y derechos sino por causa justificada de utilidad pública o interés social, mediante la correspondiente indemnización y de conformidad con lo dispuesto por las leyes

El derecho a la libertad de circulación es un derecho fundamental reconocido en el artículo 19 de la CE, ubicado en el capítulo segundo del título primero dentro de los derechos fundamentales y libertades públicas con protección reforzada, conforme al art. 53 del mismo texto, siendo que el art.55 no permite su suspensión sino en el estado de excepción y sitio, estableciéndose en el inciso final del apartado segundo que “la utilización injustificada o abusiva de las facultades reconocidas en LO 4/81 producirá responsabilidad penal, como violación de los derechos y libertades reconocidos por las leyes”

Se puede definir la libertad de circulación como la libertad de deambular por el territorio nacional, es decir, la posibilidad de trasladarnos de un lugar a otro sin injerencia ni traba alguna, lo que conecta con el mandato contenido en el art.139 CE dirigido a las autoridades de las CC.AA. para que adopten las medidas que impidan o dificulten la libertad de circulación

Esta limitación de circulación entre 2022 y 2025 a personas cuyo vehículo no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, y a todos los propietarios de vehículos sin distintivo ambiental desde el 1 de enero de 2025 afecta gravemente a la movilidad de las personas no residentes en el municipio de Madrid que se desplazan hasta el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, uno de los principales aeropuertos de España y punto de salida del territorio nacional, por no tener aeropuertos en sus regiones y tener que recurrir a su vehículo por no disponer de un transporte público o privado que les lleve hasta ese aeropuerto, limitándose en parte su derecho a entrar y salir libremente de España. Basta recordar los datos de tráfico del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas que en 2019 conectaba con 220 destinos, había 83 aerolíneas operando más de 430 rutas, y tuvo 61,7 millones de pasajeros y 426.376 operaciones para ver el potencial número de personas afectadas.

La regulación de los derechos fundamentales y libertades públicas son materias reservadas para una Ley Orgánica, debiendo ser aprobada por el Congreso de los Diputados, y no son competencia de una Ordenanza Municipal. Así mismo sólo se puede prohibir restringir la libertad de circulación por resolución judicial o si están declarados los Estados de Excepción o de Sitio.

Ha de recordarse en este punto que el artículo 28.2 de la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional (LOTIC) dispone que ["el Tribunal Constitucional podrá declarar inconstitucionales por infracción del artículo 81 de la Constitución los preceptos de un Decreto-ley, Decreto legislativo, Ley que no haya sido aprobada con el carácter de orgánica o norma legislativa de una Comunidad Autónoma en el caso de que dichas disposiciones hubieran regulado materias reservadas a Ley Orgánica"](#). Así como el artículo 47.1.a) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas que dispone que ["Los actos de las Administraciones Públicas son nulos de pleno derecho en los casos siguientes: Los que lesionen los derechos y libertades susceptibles de amparo constitucional"](#), nulidad que se explica y justifica por la posición relevante que en el ordenamiento jurídico ocupan los derechos fundamentales.

[También "serán nulas de pleno derecho las disposiciones administrativas que vulneren la Constitución, las leyes u otras disposiciones administrativas de rango superior, las que regulen materias reservadas a la Ley, y las que establezcan la retroactividad de disposiciones sancionadoras no favorables o restrictivas de derechos individuales."](#)

La prohibición de circular en el termino municipal a los propietarios de determinados vehículos supone una restricción del derecho a la propiedad privada en tanto que limita su uso y disfrute, y constituye de facto en una privación de esos bienes, equiparable a una expropiación forzosa sin indemnización.

El derecho a la propiedad privada regulado en el artículo 33, aunque no es un derecho fundamental está por encima al derecho a la salud, el cual realmente no es un derecho en si mismo sino un principio rector.

Artículo 139.2

Ninguna autoridad podrá adoptar medidas que **directa o indirectamente obstaculicen la libertad de circulación y establecimiento de las personas y la libre circulación de bienes en todo el territorio español**.

Existen al respecto sentencias del Tribunal Constitucional centradas en el derecho a la libre circulación de bienes, capitales y servicios por todo el territorio nacional (ST 59/90 de 29 de marzo y 18/17 de 2 de febrero).

La Constitución garantiza a todos los españoles el derecho a circular con libertad por todo el territorio del Estado, y es evidente que una buena parte de esa circulación se realiza mediante vehículos a motor y a través de las vías públicas.

Este precepto, que tiene como beneficiarios inmediatos a los “españoles”, engloba un cuádruple contenido, según la jurisprudencia constitucional: el derecho a la elección de residencia de manera libre, el derecho a la circulación por el territorio nacional, el derecho a entrar en el territorio español y el derecho a salir de este mismo espacio territorial. Aunque estos derechos fundamentales se refieren específicamente a los “españoles”, esto no significa que no sean extensibles, bajo determinados condicionantes, a los extranjeros y, en particular, a aquellos que tengan la “ciudadanía de la Unión Europea”.

Su ubicación dentro de nuestra Carta Magna hace que estos derechos fundamentales posean un contenido esencial que sólo puede ser desarrollado mediante Ley Orgánica y que dispongan, además, del nivel de protección más elevado existente en el ordenamiento constitucional español a través del recurso de amparo.

Hasta la fecha las únicas injerencias conocidas al derecho a la libertad de circulación eran puntuales dirigidas a personas individualmente consideradas y no al conjunto de la población, así por ejemplo las contenidas por el CP al establecer prohibiciones aproximación o penas de prisión y LOPSC al permitir a los agentes de la autoridad limitar o restringir la circulación o permanencia en lugares públicos por el tiempo imprescindible para el restablecer cualquier posible alteración.

Esta importancia de la libertad de circulación en vehículos viene reflejada en la [Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial \(Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo\)](#)

La Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial, autoriza al Gobierno para que, con sujeción a los principios y criterios que resultan de dichas bases, apruebe, en el plazo de un año, un texto articulado, como instrumento normativo idóneo que permite revestir de rango legal las disposiciones en materia de circulación de vehículos, **caracterizados al mismo tiempo por su importancia desde el punto de vista de los derechos individuales** y por su complejidad técnica.

En efecto, el **fenómeno del tráfico de vehículos a motor se ha generalizado** y extendido de tal manera que puede afirmarse que forma parte de la vida cotidiana y **que se ha transformado en una de las expresiones más genuinas del ejercicio de la libertad de circulación**.

La libertad personal implica que no pueden realizarse privaciones o restricciones de libertad ilegítimas o arbitrarias que impongan límites a la autonomía de la persona que desnaturalicen su derecho, lo hagan impracticable o lo dificulten más allá de lo razonable, y se refiere a la libertad de la persona física en cuanto ser corporal en sí mismo, constituyendo un derecho matriz y residual, ya que protege las expresiones de libertad no aseguradas específicamente por los demás derechos autónomos, posibilitando realizar todo aquello que es lícito; es el derecho de toda persona a que los poderes públicos y terceros no interfieran en la esfera de autonomía personal, y el derecho en definitiva de disponer de su propia persona y de actuar determinado por la propia voluntad sin otras limitaciones que las que imponen el medio natural, los derechos de los demás y el ordenamiento constitucional.

Por otro lado, la libertad de circulación es aquel derecho de toda persona a trasladarse sin obstáculos por el territorio nacional pudiendo asentarse donde estime conveniente, y a entrar y salir libremente del país,

pudiendo expatriarse si lo considera adecuado. La libertad personal y la libertad ambulatoria son, entre otros, dos aspectos del Derecho Fundamental que pueden verse afectados por las restricciones al tráfico de determinados vehículos.

En el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2022 y el 1 de enero de 2025 se va a limitar la libertad de circulación a los propietarios de vehículos basándose en si el vehículo está inscrito o no en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid. Esto supone que una persona residente en municipios limítrofes como Alcobendas, San Sebastián de los Reyes o Getafe si pueda circular por su municipio pero tenga restringida la entrada a determinadas zonas del municipio de Madrid, lo cual supone una discriminación basada en su lugar de residencia y contraviene los siguientes artículos de la Constitución Española, Estatuto de Autonomía de la CAM, y tratados firmados por España:

Artículo 9

2. Corresponde a los poderes públicos promover las condiciones para que la libertad y la igualdad del individuo y de los grupos en que se integra sean reales y efectivas; remover los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud y facilitar la participación de todos los ciudadanos en la vida política, económica, cultural y social.

Artículo 10

1 La dignidad de la persona, los derechos inviolables que le son inherentes, el libre desarrollo de la personalidad, el respeto a la ley y a los derechos de los demás son fundamento del orden político y de la paz social.

2 Las normas relativas a los derechos fundamentales y a las libertades que la Constitución reconoce se interpretarán de conformidad con la Declaración Universal de Derechos Humanos y los tratados y acuerdos internacionales sobre las mismas materias ratificados por España.

Artículo 14

“Los españoles son iguales ante la ley, sin que pueda prevalecer discriminación alguna por razón de nacimiento, raza, sexo, religión, opinión o cualquier otra condición o circunstancia personal o social.”

Artículo 149

El Estado tiene competencia exclusiva sobre las siguientes materias:

21.ª Ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma; régimen general de comunicaciones; tráfico y circulación de vehículos a motor; correos y telecomunicaciones; cables aéreos, submarinos y radiocomunicación

ESTATUTO DE AUTONOMÍA DE LA COMUNIDAD DE MADRID

Artículo 1

3. La Comunidad de Madrid, al facilitar la más plena participación de los ciudadanos en la vida política, económica, cultural y social, aspira a hacer realidad los principios de libertad, justicia e igualdad para todos los madrileños, de conformidad con el principio de solidaridad entre todas las nacionalidades y regiones de España

Sin embargo en el PREÁMBULO, título VI del proyecto inicial de la nueva Ordenanza de Movilidad Sostenible indica

“Por otro lado la presente ordenanza satisface el principio de proporcionalidad por cuanto ordenanza contiene la regulación imprescindible para alcanzar los objetivos y razones de interés general propuestos, **sin que existan otras medidas menos restrictivas de derechos, o que impongan menos obligaciones a los destinatarios** para satisfacer dichos objetivos e intereses generales. [...]

a) Porque las referidas ordenaciones permanentes y temporales establecen las medidas absolutamente imprescindibles, las **menos restrictivas de los derechos** individuales y las menores obligaciones posibles para lograr la eficaz protección del derecho fundamental a la vida y a la integridad física de las personas y de derecho constitucional a la salud de las personas. [...]

Por su parte, la ordenanza obedece al principio de eficiencia, en la medida en que solo recoge aquellas cargas o restricciones estrictamente necesarias para cumplir las razones de interés general que la motivan, imponiendo el menor número posible de aquellas **y de la forma menos restrictiva para los derechos de las personas, pretendiendo la consecución de los fines de interés general previamente descritos evitando cargas administrativas innecesarias y accesorias para las personas**, así como simplificando y racionalizando la gestión administrativa de los recursos públicos empleados para ello.”

No es cierto que restringir libertades y derechos fundamentales protegidos por la Constitución como el derecho a circular por el territorio nacional, a la propiedad privada, a la libre circulación de bienes en todo el territorio español, o promover la desigualdad entre españoles sea una medida poco restrictiva de los derechos individuales, y que no acarree obligaciones personales o accesorias para las personas como supone por ejemplo el tener que adquirir un nuevo vehículo o pagar tramites para convertirlo en vehículo histórico.

Los requisitos para que una medida obstaculizadora de la circulación de personas y bienes sea acorde con la Constitución exige la concurrencia simultánea de tres requisitos:

Existencia de cobertura competencial, o lo que es lo mismo: que la Administración responsable haya actuado dentro de sus competencias.

Proporcionalidad entre las diferencias que se introducen respecto del régimen existente en toda o en parte de España y el fin legítimo que se persigue al establecer esa diversidad, de manera que resulte adecuada y justificada por su fin.

La salvaguardia de la igualdad básica de todos los españoles.

Fuera de estos márgenes, aquellas medidas que persigan de forma intencionada la finalidad de obstaculizar la libre circulación o generen consecuencias objetivas que impliquen el surgimiento de obstáculos que no guarden relación y sean desproporcionados respecto del fin constitucionalmente lícito que pretenda la medida adoptada caen dentro de la prohibición del artículo 139.2.

CÓDIGO DE BUENAS PRÁCTICAS ADMINISTRATIVAS DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID

Proporcionalidad.- El Ayuntamiento garantizará que las medidas adoptadas sean **proporcionales** al objetivo que se persigue. En particular, **se evitará restringir los derechos de los ciudadanos o imponerles cargas** cuando no sean razonables con respecto al objetivo perseguido.

Toda actividad del Ayuntamiento tenderá a facilitar el ejercicio por los ciudadanos de sus derechos y libertades en el marco de lo que dispongan las leyes.

Con las medidas propuestas el Ayuntamiento estaría incumpliendo sus propio código de buenas practicas, al tomas unas medias desproporcionadas, restringir derechos fundamentales de los ciudadanos e impedir el ejercicio de los mismos, así como imponer unas cargas económicas y causar un daño moral, económico y psicológico al impedirles utilizar sus vehículos a determinados ciudadanos, aunque sea de forma recreativa.

En la memoria inicial de análisis del impacto normativo de la ordenanza por la que se modifica la ordenanza de movilidad sostenible, de 5 de octubre de 2018 y el expediente 3 se indica:

6.5. Impacto de género y de igualdad de mujeres y hombres.

7. Por todo ello, el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación de los poderes públicos de “promover las condiciones para que la **libertad y la igualdad del individuo y de los grupos en que se integra sean reales y efectivas; remover los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud** y facilitar la participación de todos los ciudadanos en la vida política, económica, cultural y social”, recogida en el artículo 9.2 de nuestra Constitución.

Esta normativa no garantiza la igualdad del individuo ni su libertad, ya que esta realizando una discriminación entre propietarios de vehículos en función de su lugar de residencia lo que les impide disfrutar de su propiedad y restringe la libre circulación de personas y mercancías.

Así mismo según el Artículo 510 del Código penal, se podría estar promoviendo una discriminación y una falta de igualdad ante la ley hacia determinados colectivos, como sería el de los no residentes en el municipio de Madrid, los propietarios de vehículos clásicos, o personas en situación de necesidad económica que no pueden renovar su vehículo.

Artículo 510.

1. Serán castigados con una pena de prisión de uno a cuatro años y multa de seis a doce meses:

a) **Quienes públicamente fomenten, promuevan o inciten directa o indirectamente al odio, hostilidad, discriminación o violencia contra un grupo**, una parte del mismo o contra una persona determinada **por razón de su pertenencia a aquél**, por motivos racistas, antisemitas u otros referentes a la ideología, religión o creencias, situación familiar, la pertenencia de sus miembros a una etnia, raza o nación, su origen nacional, su sexo, orientación o identidad sexual, por razones de género, enfermedad o discapacidad.

Artículo 510 bis.

Cuando de acuerdo con lo establecido en el artículo 31 bis una persona jurídica sea responsable de los delitos comprendidos en los dos artículos anteriores, se le impondrá la pena de multa de dos a cinco años. Atendidas las reglas establecidas en el artículo 66 bis, los jueces y tribunales podrán asimismo imponer las penas recogidas en las letras b) a g) del apartado 7 del artículo 33.

El reconocimiento de un derecho general a la igualdad y a no ser discriminado parte en el ámbito del sistema universal de protección de los derechos humanos de lo previsto en la Declaración Universal de Derechos Humanos, que reconoce un derecho general de «todos» a la igualdad y a no ser discriminado. Ese derecho tiene especial reflejo en el artículo 2 y 26 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (PIDCP), en el que se reconoce el derecho a la igualdad ante la ley, a la igual protección de la ley y a no ser discriminado, circunstancias que como hemos expuesto se podrían vulnerar e incumplir.

[Declaración Universal de Derechos Humanos, firmada por el Gobierno de España el 24-11-1977 y ratificada el 4-10-1979](#)

Artículo 1

Todos los seres humanos nacen libres e iguales en dignidad y derechos y, dotados como están de razón y conciencia, deben comportarse fraternalmente los unos con los otros.

Artículo 2

Toda persona tiene todos los derechos y libertades proclamados en esta Declaración, sin distinción alguna de raza, color, sexo, idioma, religión, opinión política o de cualquier otra índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición. Además, **no se hará distinción alguna fundada en la**

condición política, jurídica o internacional del país **o territorio de cuya jurisdicción dependa una persona**, tanto si se trata de un país independiente, como de un territorio bajo administración fiduciaria, no autónomo o sometido a cualquier otra limitación de soberanía

Artículo 7

Todos son iguales ante la ley y tienen, sin distinción, derecho a igual protección de la ley. Todos tienen derecho a igual protección contra toda discriminación que infrinja esta Declaración y contra toda provocación a tal discriminación.

Artículo 13

1. **Toda persona tiene derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado.**
2. Toda persona tiene derecho a salir de cualquier país, incluso del propio, y a regresar a su país.

Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos ratificado por España el 27 de abril de 1977

Artículo 12

1. **Toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tendrá derecho a circular libremente por él y a escoger libremente en él su residencia.**
2. Toda persona tendrá derecho a salir libremente de cualquier país, incluso del propio

Artículo 26

Todas las personas son iguales ante la ley y tienen derecho sin discriminación a igual protección de la ley. A este respecto, **la ley prohibirá toda discriminación** y garantizará a todas las personas protección igual y efectiva **contra cualquier discriminación** por motivos de raza, color, sexo, idioma, religión, opiniones políticas **o de cualquier índole**, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición social.

Convenio Europeo para la Protección de los Derechos Humanos y de las Libertades Fundamentales ratificado por España el 4 de octubre de 1979

Artículo 5. Derecho a la libertad y a la seguridad.

1. Toda persona tiene derecho a la libertad y a la seguridad. Nadie puede ser privado de su libertad.

Artículo 14. Prohibición de discriminación.

El goce de los derechos y libertades reconocidos en el presente Convenio ha de ser asegurado sin distinción alguna, especialmente por razones de sexo, raza, color, lengua, religión, opiniones políticas u otras, origen nacional o social, pertenencia a una minoría nacional, fortuna, nacimiento o cualquier otra situación.

Protocolo número 4 al convenio para la protección de los derechos humanos y de las libertades fundamentales

Artículo 2. Libertad de circulación.

1. **Toda persona que se encuentre legalmente en el territorio de un Estado tiene derecho a circular libremente por él y a escoger libremente su residencia.**
2. Toda persona es libre de abandonar un país cualquiera, incluso el suyo.

Artículo 20

Todas las personas son iguales ante la ley.

Artículo

1. **Se prohíbe toda discriminación**, y en particular la ejercida por razón de sexo, raza, color, orígenes étnicos o sociales, características genéticas, lengua, religión o convicciones, opiniones políticas o de cualquier otro tipo, pertenencia a una minoría nacional, patrimonio, nacimiento, discapacidad, edad u orientación sexual.
2. Se prohíbe toda discriminación por razón de nacionalidad en el ámbito de aplicación de los Tratados y sin perjuicio de sus disposiciones particulares.

Instrumento de Ratificación de 29 de abril de 1980, de la Carta Social Europea, hecha en Turín de 18 de octubre de 1961.

Considerando que, por el Convenio para la Protección de los Derechos Humanos y Libertades Fundamentales, firmado en Roma el 4 de noviembre de 1950 y su Protocolo adicional, firmado en París el 20 de marzo de 1952, los Estados miembros del Consejo de Europa convinieron en garantizar a sus pueblos los derechos civiles y políticos y las libertades especificados en esos instrumentos;

Considerando que **el goce de los derechos sociales debe quedar garantizado sin discriminación** por motivos de raza, color, sexo, religión, opinión política, proveniencia nacional u origen social;

Así mismo se esta realizando una interpretación abusiva de un precepto de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial que se incluye en el expediente 1 que acompaña al proyecto de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de Madrid así como en la “memoria inicial de análisis del impacto normativo de la ordenanza por la que se modifica la ordenanza de movilidad sostenible, de 5 de octubre de 2018”.

Artículo 18. Supuestos especiales del sentido de circulación y restricciones. Cuando **razones de seguridad o fluidez** de la circulación lo aconsejen, o por motivos medioambientales, se podrá ordenar por la autoridad competente otro sentido de circulación, la **prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía**, bien con carácter general o para determinados vehículos, **el cierre de determinadas vías**, el seguimiento obligatorio de itinerarios concretos, o la utilización de arcones o carriles en sentido opuesto al normalmente previsto.

Este articulo en ninguno momento habla de la prohibición total de circular por todas las vías de un termino municipal, lo cual como hemos comentado constituye un abuso de la ley en perjuicio de los ciudadanos y contribuyentes.

En el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Artículo 39. Limitaciones a la circulación.

1. Con sujeción a lo dispuesto en los apartados siguientes, **se podrán establecer limitaciones de circulación, temporales o permanentes**, en las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, **cuando así lo exijan las condiciones de seguridad o fluidez** de la circulación
3. Corresponde establecer las aludidas restricciones al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, a la autoridad de tráfico de la comunidad autónoma que tenga transferida la ejecución de la referida competencia.

Este artículo no se menciona en ninguno momento limitaciones a la circulación en función de la contaminación ambiental , a la tasa de emisiones de un vehículo o la etiqueta que le haya asignado la DGT.

De lo que se desprende de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y del Reglamento General de Circulación anteriormente mencionados es que un Ayuntamiento no tiene capacidad para el cierre permanente de todas las vías de un municipio basándose en criterios de contaminación, y de hacerlo perjudicaría los derechos fundamentales particulares.

[Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la LEY REGULADORA DE LAS HACIENDAS LOCALES](#)

Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica (IVTM)

El impuesto sobre vehículos de tracción mecánica (IVTM) es un impuesto real, directo y objetivo, de titularidad municipal y de exacción obligatoria que se encuentra en los artículos 92 a 99 del TRLRH

El Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica es un tributo directo que grava la titularidad de los vehículos de esta naturaleza, aptos para circular por las vías públicas, cualesquiera que sean su clase y categoría.

Se considera vehículo apto para la circulación el que hubiere sido matriculado en los registros públicos correspondientes y mientras no haya causado baja en éstos. También se consideran aptos, aun que no consten en ningún registro, los vehículos provistos de permisos temporales de circulación o de matrícula turística.

Respecto al nivel de emisiones de un vehículo, hay que atenerse a lo establecido en el [Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos:](#)

CAPÍTULO II

Artículo 11 Generalidades. Condiciones técnicas

Las condiciones técnicas que deben cumplir los vehículos de motor, sus partes y sus piezas, para que puedan ser matriculados o puestos en circulación, con las limitaciones, excepciones y especificaciones que se establecen en la reglamentación que se recoge en el anexo I, son las que se indican en los puntos siguientes:

19. Los vehículos de motor deberán cumplir lo establecido en las correspondientes disposiciones sobre emisión de humos, gases contaminantes, ruidos y compatibilidad electromagnética, de acuerdo con lo dispuesto en la reglamentación que se recoge en el anexo I.

y en la [Ordenanza 4/2021, de 30 de marzo, de Calidad del Aire y Sostenibilidad del Ayuntamiento de Madrid](#)

Vehículos de motor y ciclomotores

Artículo 29. Obligaciones de conductores y titulares de vehículos.

Los conductores y titulares de vehículos de motor y ciclomotores que circulen dentro del término municipal de Madrid deberán:

- a) **Cumplir con lo establecido en las disposiciones vigentes sobre emisión de humos y gases contaminantes.**
- b) Respetar las limitaciones, restricciones o prohibiciones de circulación y estacionamiento, y cumplir con aquellas obligaciones, individuales o colectivas, que se incluyan en los planes en materia de calidad del aire, con el fin de proteger el medio ambiente y la salud de los ciudadanos, en los términos y con los efectos previstos en la normativa en materia de movilidad del Ayuntamiento de Madrid.
- c) Colaborar en las pruebas de detección e inspección que permitan comprobar las posibles deficiencias sobre emisión de humos y gases contaminantes, así como abonar las tasas o exacciones que, en consecuencia, correspondan.

Los vehículos sin distintivo ambiental que se encuentren al corriente del pago del IVTM, con las pruebas de la ITV superadas, seguro en vigor, con placas de matrícula y con su permiso de circulación son vehículos tan aptos para circular como cualquier otro, y así los ha considerado el Ayuntamiento de Madrid cuando ha estado cobrando a sus propietarios el Impuesto de Circulación, actualmente el IVTM, durante décadas, por lo que si anteriormente el Ayuntamiento recibía estos ingresos vía impuestos sin poner ningún impedimento la conducta actual sería un poco hipócrita.

Un propietario de un vehículo que pueda circular legalmente por Alcalá de Henares, Alcobendas, Arroyomolinos o Albacete no puede ser objeto de discriminaciones ni restricciones en su libertad de circulación si pretende transitar por el término municipal de Madrid,

En la memoria inicial de análisis del impacto normativo de la ordenanza por la que se modifica la ordenanza de movilidad sostenible, de 5 de octubre de 2018 y en el expediente 1 que acompaña al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 se indica

6.4.6 Reflexiones sobre impactos indirectos.

1. Las restricciones y prohibiciones generales y específicas de circulación y estacionamiento están destinadas a proteger la salud de las personas mediante la restricción y en su caso prohibición de circulación y/o de estacionamiento de determinados o de todos los vehículos en función de la clasificación ambiental de los vehículos según su potencial contaminante conforme al RGV.

Estas prohibiciones pueden incidir en la decisión individual de adelantar la renovación de determinados vehículos. Actualmente puede producirse una ralentización del cambio del vehículo porque algunas personas físicas y jurídicas prefieren esperar a que la tecnología del vehículo eléctrico obtenga un mayor desarrollo y un abaratamiento de precios, así como contar con redes más amplias y tupidas de puntos de recarga.

Pero conforme vayan finalizando progresivamente los plazos recogidos en los regímenes transitorios es previsible que las ordenaciones permanentes adoptadas para proteger el derecho a la vida, el derecho a la salud, la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano, **influyan en la decisión personal, subjetiva, libre y responsable** de adquirir un vehículo nuevo o usado menos contaminante, o hacer un cambio modal hacia otros modos de transporte, como el transporte público colectivo solo, o en combinación intermodal con bicicletas, VMP y vehículos de movilidad como servicio.

Esta decisión en ningún momento sería subjetiva ni libre, ya que es el Ayuntamiento de Madrid el que estaría de de una manera arbitraria y discriminatoria imponiendo una prohibición a la circulación de un vehículo con todas sus inspecciones en regla e impuestos al corriente de pago que si podría circular por cualquier carretera del territorio nacional al ser apto para ello, condicionando así la libertad de circulación y la movilidad de miles de propietarios y sus familias, y el uso y disfrute de su propiedad privada.

JURISPRUDENCIA

Si nos centramos en la jurisprudencia, y en concreto a la de del Tribunal Supremo, puede servirnos de utilidad la STS 19 de Enero de 2005 (y en aplicación de su doctrina la STSJ País Vasco de 15 de Marzo de 2006)

El fallo versa sobre un recurso contencioso-administrativo interpuesto por el Gobierno de Cantabria contra una resolución de la Dirección de Tráfico del Departamento de Interior del Gobierno Vasco por la que se establecían medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 1997 y 2005 para determinados transportes de mercancías.

Sin entrar en detalle, el TS determinó: “la ilegalidad de las normas autonómicas que prevean, **para un determinado tipo de vehículos, prohibiciones generales de circulación por todas las carreteras** de la Comunidad Autónoma, y ello porque las normas estatales únicamente permiten que la restricción **afecte a determinados itinerarios o partes o tramos de ellos.**”

Así mismo, se estableció: “la infracción de los artículos 5 del Real Decreto Legislativo 339/90 de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley de Tráfico, Circulación y Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y de los artículos 37 a 39 del Reglamento General de Circulación aprobado por Real Decreto 13/92, de 17 de enero:25 “

Como se ve claramente, estas normas no permiten la prohibición general de circulación por una determinada parte del territorio nacional a una específica clase de vehículos, sino que la restricción sólo puede afectar a "determinados itinerarios", o "partes o tramos de ellos".

Por su parte, la STC 88/1986 sobre el mismo asunto, señala que “La medida adoptada por la Administración vasca, si bien formalmente amparada en una competencia de regulación de tráfico, se encontraba completamente desvinculada de esta finalidad, siendo en realidad una medida de regulación del transporte de mercancías adoptada con violación del orden competencial definido por la Constitución. Pero, además, podemos afirmar que la medida implica una evidente infracción del artículo 139.2 CE por cuanto se obstaculiza la libre circulación de bienes en todo el territorio español, discriminando según el origen o destino de los mismos y sin importar la naturaleza intracomunitaria, intercomunitaria o internacional de los transportes.”

La distinción establecida en la Resolución comentada es completamente arbitraria por falta absoluta de razonabilidad. Una medida, aún amparada en una competencia legítima (en el caso mencionado no lo es) puede resultar contraria al art. 139 y por extensión al derecho a la libertad de circulación, si su finalidad es obstaculizadora. Las medidas deben ser proporcionales al fin perseguido, no lo serán cuando haya otras de menor calado que puedan ser sustitutivas de esta, obteniendo el mismo o similar resultado.

En este sentido se expresa otro fallo del TC:

En lo que respecta a la concreta plasmación de estos principios de igualdad y unidad de mercado aunque aplicados al ámbito del transporte, la STC 37/1981, de 16 de noviembre, en su FJ 2.º, afirma que «**Ciertamente, cualquier normativa local dentro de su ámbito competencial propio, puede incidir sobre la circulación de personas y bienes...**». Si bien se recuerda a continuación que no toda incidencia constituye necesariamente un obstáculo, se añade que sí «**lo será sin duda cuando intencionadamente persiga la finalidad de obstaculizar la circulación ...**» y «**... también en aquellos otros en los que las consecuencias objetivas de las medidas adoptadas impliquen el surgimiento de obstáculos que no guardan relación con el fin constitucionalmente lícito que aquéllas persiguen...**».

Es necesario analizar también la cuestión de que las restricciones de tráfico puedan generar en la Administración la obligación de indemnizar a particulares sobre las pérdidas de su actividad empresarial, circunstancia que puede darse con facilidad en los supuestos de restricciones al tráfico.

Son obvios los costes que la obstaculización de la circulación puede generar en tanto en las personas, por costes de tiempo y económicos, sobre todo en autónomos, como en las empresas. La posibilidad de exigir una indemnización no es baladí, sobre todo en los supuestos de restricciones injustificadas a la circulación que se plantean por parte del Ayuntamiento de Madrid.

En ese sentido se expresa un único fallo del TSJ Castilla y León, en su sentencia nº 408/2003.

El Tribunal declara la responsabilidad patrimonial de la administración al considerar que durante los días de la campaña “Burgos sin coche” se impidió el acceso de los vehículos particulares al aparcamiento de la Plaza Mayor quedando acreditado que la recurrente vio disminuidos los ingresos obtenidos en su negocio (el propio aparcamiento de la Plaza Mayor) .

Se alegó por el Ayuntamiento la obligación de la reclamante de soportar los perjuicios causados basándose fundamentalmente en dos motivos, la efectiva competencia para la ordenación municipal del tráfico, y la existencia de una concesión de uso, lo que excluía la responsabilidad.

El tribunal desestimó ambos argumentos y condenó al Ayuntamiento a indemnizar a la afectada.

Este criterio jurídico podría ser de aplicación en aquellos supuestos en que por parte de las autoridades municipales se lleven a cabo restricciones de tráfico, injustificadas o no, y aún en el ámbito de su competencia.

Resumiendo: La libertad de circulación implica el uso de vehículos y su regulación ha de respetar el principio de igualdad en el doble sentido de no establecer discriminaciones entre los ciudadanos, y de remover los obstáculos que impidan a los ciudadanos el ejercicio de tales derechos. En consecuencia, se ha de regular el uso de los medios que hacen posible el desarrollo de las antedichas libertades de modo y manera que se facilite su utilización en condiciones de igualdad para todos, según exigencia de los artículos 14 y 9.2 de la CE.

El tráfico rodado constituye hoy un sector de intervención cuyas consecuencias económicas indirectas son de una extraordinaria importancia, que afecta en su vida cotidiana a la inmensa mayoría de los ciudadanos, con una intensidad superior a la de muchas otras actividades de las Administraciones Públicas y que, por tanto, no es lógico que unos derechos fundamentales queden a merced de la potestad reglamentaria arbitraria de una Administración. Y ello no sólo por su importancia, sino porque el tráfico rodado constituye hoy la manifestación normal y esencial de la libertad de circulación.

Las limitaciones a la libertad de circulación con vehículos afectan al derecho a la circulación: Cuando a una persona se le priva de acceder en su vehículo a determinadas zonas urbanas, se le está obstaculizando su derecho fundamental, bien es cierto, que a esa misma persona probablemente podría acceder a pie, pero ello no quita para que esa prohibición constituya una limitación en plena regla.

En el Derecho constitucional contemporáneo, la tendencia generalizada consiste en entender las libertades de circulación y residencia como un derecho fundamental individualizado y diferente de la libertad personal; la libertad de circulación se convierte en un instrumento jurídico preciso de defensa contra posibles intervenciones del Estado y las Administraciones Públicas que, sin llegar a menoscabar la libertad en general, pudiera restringir la libertad de movimiento. En ellas en pleno siglo XXI deben entenderse incluidas la libertad de circulación con vehículos a motor como parte integrante de las facultades derivadas de ese derecho.

El Derecho fundamental entendido en ese sentido amplio sería objeto de varias violaciones en la Ordenanza propuesta.

Las limitaciones los derechos fundamentales han de respetar «el contenido esencial» de estos derechos, según exige el artículo 53.1 de la CE. Y como derechos fundamentales que son no están sujetos a más restricciones que las que se impongan con la cobertura de una Ley Orgánica o resulten de la ponderación con otros bienes jurídicos de la misma entidad. (Ejemplo de ello son las causas de suspensión excepcionales del Art.55 de la CE).

Debido a la reserva de Ley, del Art. 53 de la CE, sólo por Ley Orgánica pueden desarrollarse los supuestos limitativos al Derecho Fundamental a la circulación, de hecho, la legislación limitativa de estos derechos únicamente puede provenir de las Cortes Generales, no pudiendo incidir en esta materia los órganos legisladores de las distintas Comunidades Autónomas ni de las Entidades Locales como los Ayuntamientos, y ello debido a la prohibición expresa contenida en el artículo 139 de la C.E., que ha de interpretarse en concordancia con el artículo 149.1 de la misma norma fundamental.

Las medidas deben ser proporcionales a la finalidad legítima buscada. No será proporcional la medida en el caso de que haya otra que produciendo sustancialmente los mismos efectos materiales, no perjudique o limite la libertad de circular, en cuyo caso la Administración deberá adoptar la menos ablativa conforme al criterio de la sustitubilidad.

En el caso de las restricciones temporales al tráfico por motivo de la contaminación, debe existir un riesgo grave para la salud de las personas y/o el medio ambiente que justifiquen esa medida ablativa de un Derecho fundamental.

En ese sentido, también hay que tener en cuenta la normativa comunitaria sobre la materia, que pese a su carácter transfronterizo puede verse afectada por las limitaciones al tráfico de carácter municipal y generar indemnización a favor de concretos particulares afectados. Del mismo modo, una restricción de tráfico que causalmente produzca un daño a un ciudadano puede ser objeto de responsabilidad por funcionamiento normal o anormal de la Administración, siempre que pueda inferirse que el daño es consecuencia de esa limitación, como ha puesto de manifiesto la jurisprudencia aludida anteriormente.

- SEGUNDA. Insuficiencia de las ayudas planteadas en la “memoria inicial de análisis del impacto normativo de la ordenanza por la que se modifica la ordenanza de movilidad sostenible, de 5 de octubre de 2018.”

La nueva ordenanza prevé ayudas insuficientes para la renovación de los vehículos particulares sin distintivo ambiental, y las restricciones propuestas supondrán para decenas de miles de personas residentes en el municipio de Madrid y la Comunidad Autónoma de Madrid la imposibilidad de utilizar su vehículo dentro del término municipal, debiendo adquirir otro para sus desplazamientos, algo que en plena época de pandemia y crisis económica, con 86.838 trabajadores en ERTE en la CAM a 1 de junio de 2021 demuestra muy poco empatía y preocupación por los ciudadanos.

Así mismo se priva de un medio de transporte a personas cuyo centro de trabajo se encuentra ubicado en lugares donde no llega el transporte público con asiduidad como polígonos, no funciona en horario nocturno, o el desplazamiento en transporte público desde su domicilio supone un tiempo superior al 10% de su jornada de trabajo, así como a los estudiantes universitarios que residen en la CAM pero no en el término municipal de Madrid y no disponen de un transporte público eficiente y frecuente, y a las personas que necesitan de sus vehículo para acudir regularmente a un Centro de Salud u Hospital por la falta de transporte público.

El Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid prevé unas ayudas en ese periodo de 34.000.000 € para la renovación de vehículos particulares. La cifra que maneja el ayuntamiento de Madrid de turismos sin distintivo ambiental a diciembre de 2019 es de 315.477, sin embargo en los documentos que acompañan la propuesta de modificación de ordenanza solo realizan una estimación de subvención para 8.000 vehículos. Si se otorgase una ayuda para la renovación solo a 200.000 propietarios del total de turismos, sin contar las motocicletas y otros tipos de vehículos a motor censados, la generosa ayuda sería de 170 € por vehículo, algo ridículo.

Dado que es el Ayuntamiento el que unilateralmente quiere prohibir la circulación de vehículos que con su ITV en vigor, seguro y pago del IVTM podrían circular por cualquier carretera de España, es la administración la que debería compensar a los perjudicados suficientemente del mismo modo que se indemniza a quien se le expropia un terreno, al estar privándole arbitrariamente del uso de una propiedad.

Proponemos las siguientes ayudas para propietarios de vehículos particulares:

- Conversión a vehículos históricos cuando las características los permitan: pago íntegro de los costes según facturas (estimado en menos de 1.000 eur)
- Conversión a vehículos propulsados por GAS como GLP autogas: pago íntegro de los costes y homologaciones según facturas
- Ayudas para la instalación de catalizadores de última generación y mejoras que reduzcan las emisiones.
- Adquisición de vehículos con distintivo ambiental C, cero y Eco: 10.000 € por turismo, 6.000 € por motocicleta

- Abono anual de transportes de la Zona C2 de la Comunidad de Madrid durante 12 años para quienes desguacen su vehículo sin etiqueta ambiental
- Bono de 12.000 euros para utilizar en empresas de “vehículo compartido” (turismo, motocicleta, bicicleta, patinete) para quienes desguacen su vehículo sin etiqueta ambiental

- TERCERA. Ausencia de un estudio del impacto económico en los negocios de Madrid, especialmente en los ubicados dentro de las nuevas Zonas de Bajas Emisiones. Ausencia de un estudio del impacto económico para ciudadanos, empresas y en el turismo de la prohibición en 2025 de acceder al municipio de Madrid a todos los vehículos que no tengan etiquetado ambiental.

En el apartado” 6.4. Impacto económico” de la memoria inicial de análisis del impacto normativo de la ordenanza por la que se modifica la ordenanza de movilidad sostenible, de 5 de octubre de 2018, no hay ninguna referencia a la repercusión económica que todas las restricciones propuestas van a suponer para los negocios de la ciudad de Madrid y especialmente los situados dentro de las zonas de bajas emisiones propuestas.

La limitación de acceso paulatina dentro de determinadas zonas va a suponer un perjuicio económico para los comercios, negocios de hostelería y ocio nocturno, espectáculos y cultura, parkings y todo tipo de negocios situados dentro de ellas, expulsando a los compradores que se desplazan en su vehículo que optaran por comercios y centros comerciales del extrarradio o de otros municipios donde no haya restricciones a la circulación ni al aparcamiento.

Muchos turistas nacionales, especialmente familias, utilizan su vehículo particular para visitar la ciudad de Madrid ya que les resulta más económico. La ciudad de Madrid registró en 2019 la llegada de 4,70 millones de visitantes nacionales, un 45,15 % del total. En 2019, el gasto medio diario por turistas nacionales ascendió a algo más de 76 euros, y según manifiesta el propio Ayuntamiento “El turismo se ha convertido en uno de los principales factores de desarrollo económico de la ciudad”, por tanto consideramos que se debería realizar un estudio de las posible impacto de las restricciones que se quieren establecer en el sector del turismo nacional.

Este impacto económico en los negocios de Madrid no ha sido tenido en cuenta por el Ayuntamiento, y consideramos que las medidas propuestas no buscan un buen fin común, sino que perjudican gravemente a una parte importante de la sociedad.

Nos limitamos a recordar con dos ejemplos el impacto económico negativo que ha tenido la implantación de Madrid Central para ver los perjuicios y el grave daño económico que puede para suponer para muchas PYMES la imposición de estas medidas:

23/05/2019 Cinco meses de Madrid Central: caída del tráfico y pérdidas en comercios y 'parkings'

José Manuel Fernández, coordinador de comercio de Madrid Foro Empresarial señala que en el caso de los electrodomésticos —igual que en otros productos, como los muebles, para los que necesariamente se necesita un coche como método de transporte—, las pérdidas rondan el 10%.

Lo notan mucho también en los comercios de ropa. Acotex, la patronal, realiza encuestas mensuales en las que ha ido viendo cómo las pérdidas continúan. Su presidente, Eduardo Zamacola, asegura que más allá de que las formas de consumo han cambiado (entre otras cosas, por la irrupción de las nuevas tecnologías y el uso del comercio 'online'), los datos demuestran que las tiendas que se encuentran fuera de Madrid Central registran crecimientos del 1% o del 2% frente a la caída que experimentan los negocios de dentro del perímetro, que alcanza el 18% o 20%.

08-05-2019 El 53,9% de las empresas afectadas por Madrid Central ha destruido empleo en 2019. El 77,3% de ellas señalan que su situación económica es peor o mucho peor que en 2018.

La Plataforma Afectados por Madrid Central ha realizado un estudio sobre el impacto económico que ha tenido la medida estrella del mandato de Manuela Carmena. Lo ha realizado una vez finalizado el primer trimestre del 2019, comparando así las declaraciones del IVA con las del mismo periodo del año anterior.

Del estudio realizado se extrae que el 77,3% de las empresas encuestadas consideran que su situación económica es peor o mucho peor que en 2018. En cuanto al nivel de pérdidas económicas que sufren, el 44,92% reflejan, en sus declaraciones del IVA, pérdidas superiores al 10%. A nivel global, la media del balance económico de todas las empresas consultadas refleja una caída del 9,4% en la actividad económica durante este primer trimestre.

Con respecto a la evolución del empleo, los resultados de la encuesta ofrecen los datos más preocupantes del estudio, ya que el 53,9% de las empresas han reducido las jornadas de trabajo o destruido empleo y sólo el 1,56% lo han creado. "Se trata de un dato relevante que pone de manifiesto cómo, con el paso del tiempo, se van agudizando las consecuencias negativas de Madrid Central sobre la actividad de las empresas, que se ha evidenciado especialmente desde la puesta en marcha del sistema de multas y sanciones en el área de circulación restringida".

El sector económico más perjudicado por la medida del gobierno de Ahora Madrid es el comercio de proximidad, cayendo su actividad económica en un 11%. Los agentes comerciales serían los segundo más perjudicados: con una caída de un 9,8%, que afecta al 79,6% de las empresas de las cuales el 53,7% está destruyendo empleo.

La hostelería retrocede un 9,1% de su facturación que afecta al 73,3% de las empresas de las cuales el 56,1% está destruyendo empleo. Con respecto al transporte de personas y mercancías, la caída del volumen de negocio es del 8,3%, afectando al 85,3% de ellos y la pérdida de empleo se produce en el 73,17% de las empresas.

Señala el estudio que el efecto "más negativo" de Madrid Central tiene que ver con el efecto disuasorio sobre los clientes y ciudadanos a la hora de acudir a comprar al distrito Centro, ya que para el 75,3% de las empresas consultadas, la medida restrictiva afecta de forma "bastante o muy importante" a los clientes a la hora de decidir acudir al centro.

Además, el 64,2% de las empresas considera que Madrid Central genera importantes sobrecostes tanto para la logística como dificultades al personal a la hora de acceder a sus puestos de trabajo. Las empresas también destacan los problemas de abastecimiento de los locales

En el apartado "6.4. Impacto económico" de la "memoria inicial de análisis del impacto normativo de la ordenanza por la que se modifica la ordenanza de movilidad sostenible, de 5 de octubre de 2018", no hay ninguna referencia al impacto económico para ciudadanos y empresas que supondría la prohibición de acceder al municipio de Madrid a todos los vehículos que no tengan etiquetado ambiental en 2025.

En diciembre de 2018 se presentó el estudio 'Impacto en el transporte de las medidas para mejorar la calidad del aire en las ciudades. Aplicación a las restricciones por categoría de motor', elaborado por investigadores de la Escuela Politécnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad Politécnica de Madrid (UPM).

Los investigadores evaluaron los costes y los beneficios que supondría prohibir que los vehículos considerados más contaminantes no pudiesen acceder al interior de la M-30 a partir de 2025.

La principal conclusión de este estudio fue el impacto negativo que dicha medida podría producir en la economía; frente a un cálculo aproximado de 61,8 millones de euros de ahorro, se podrían producir 81,6 millones de coste, con un desequilibrio de casi 20 millones de euros.

El objetivo del estudio fue encontrar soluciones sostenibles pero inteligentes y para ello se consultó la opinión de diferentes sectores públicos y privados sobre las medidas para mejorar la calidad del aire, con el fin de proponer acciones aceptables, definir su estrategia de aplicación y hacer un análisis del coste-beneficio de una de las medidas incluidas en el Plan del Ayuntamiento: la prohibición en 2025 de acceder al municipio de Madrid a todos los vehículos que no tengan etiquetado ambiental.

Para ello, dividieron Madrid en cinco zonas (dentro de la M-30, la M-30, entre la M-30 y la M-40, la M-40 y fuera de la M-40) y proyectaron el parque de vehículos que habrá en 2025 en función de su tipología y del potencial contaminante, así como una estimación de crecimiento del tráfico, asumiendo que dicho crecimiento sería similar a las previsiones económicas. Según esta estimación, en 2025 habría un 7% de turismos, un 12,8% de motos, un 14% de vehículos profesionales ligeros y un 39% de vehículos pesados que no podrían circular. Los costes calculados se basan en la amortización de los vehículos, ahorros en combustible, costes variables, valor del tiempo y beneficios ambientales por el ahorro de emisiones.

Además, examinaron la evolución del tráfico con un índice de intensidad media diaria de vehículos en las distintas zonas (habrá un 3% más hasta 2020 y un 2% más entre 2020 y 2025) y calcularon los costes del viaje promedio de circular por Madrid en combustible u otros factores, ya sea en hora punta o no y a distintas velocidades.

La metodología del estudio se basó en la selección de diversas medidas incluidas en el Plan del Ayuntamiento, que tenía como objetivo reducir los gases de efecto invernadero en un 40%, y su análisis mediante entrevistas con representantes de sectores públicos y privados, talleres presenciales y un estudio de impacto económico. Las medidas seleccionadas fueron por un lado las restrictivas: limitación a la circulación por categoría de emisión del vehículo, limitaciones a la circulación por matrícula, limitación de velocidad y peajes urbanos y, por otro lado, las incentivadoras: mayor ocupación del espacio viario para movilidad no motorizada, fomento de la movilidad compartida, incentivos para renovar el parque automovilístico, promoción del transporte público y gestión más inteligente de la carga y descarga.

Las medidas restrictivas, como la limitación de circulación por categoría de emisiones, fueron rechazadas por el sector del transporte de mercancías destacando sus efectos negativos, como la renovación de flotas. Otros efectos negativos destacados en el estudio sobre esta medida fueron la baja aceptabilidad social, el cambio de hábitos de viaje que provocaría, así como la desigualdad económica en la sociedad y el distinto impacto en función de la capacidad económica y la edad. Por su parte, los actores consultados destacaron la incertidumbre sobre sus verdaderos efectos en el Medio Ambiente y el incremento de los tiempos de viaje y la congestión del tráfico.

Si hallaron un amplio consenso sobre los beneficios de medidas como la incentivación para la adquisición de vehículos no contaminantes, aunque no reduciría el número de vehículos privados en circulación pues se sustituirían unos por otros. Por ejemplo, el cambio a vehículos con combustibles alternativos, como el GNL supone un mayor coste del propio vehículo, pero importantes ahorros en los costes variables, con lo que merece la pena a partir del tercer año. Sin embargo, si la fiscalidad de dichos combustibles sube, la transición se vería amenazada. Se requiere una política fiscal estable a lo largo de los años.

Una de las conclusiones del estudio es que la prohibición de que los vehículos sin etiqueta ambiental de la DGT puedan circular por el interior de la M-30, supondría 19,8 millones más en costes de transporte para ciudadanos y empresas en 2025, con lo que entonces no se compensaría el ahorro que conlleva la reducción de emisiones contaminantes en la capital.

En consecuencia, la circulación con vehículos más limpios por el interior de la M-30 en 2025 supondrá un coste económico de 223.637,09 euros diarios, o bien 81.627.536,88 euros ese año.

Por otro lado, el estudio analiza qué coste supone el ahorro de emisiones (óxidos de nitrógeno, partículas y dióxido de carbono) a la atmósfera como consecuencia de restringir el tráfico a los vehículos sin etiqueta ambiental de la DGT. Este apartado cuantifica el coste de daño de los contaminantes por cada tonelada emitida y tiene en cuenta tanto los efectos sobre la salud como sobre materiales o la biodiversidad. Así pues, habría un

beneficio anual de 61.848.211,62 euros en ahorro de emisiones contaminantes a la atmósfera producido por los tres contaminantes evaluados en 2025 (169.447,16 euros al día).

La diferencia es de 19.779.325,26 euros más en costes de transporte que en ahorro medioambiental, por lo que los investigadores aconsejan que las restricciones a la circulación de vehículos «sean previamente estudiadas y valoradas con precisión».

Según manifestó José Manuel Vassallo, Catedrático de Transportes y Profesor de Economía y Planificación del Transporte de la UPM, encargado de liderar dicho trabajo: "Se habla de la importancia del desarrollo sostenible, pero hay que conseguir un difícil equilibrio entre los aspectos económicos, sociales y medioambientales. **La preocupación por la mejora medioambiental es comprensible, pero no puede producirse a costa del crecimiento económico y el desarrollo social**". **"No se puede aislar las políticas medioambientales de otros impactos económicos y sociales**. Hay una voluntad general favorable, de todos los agentes para mejorar el Medio Ambiente en las ciudades, pero es necesario el diálogo entre instituciones para llegar a soluciones beneficiosas. Las medidas incentivadoras tienen mejor aceptabilidad y **cualquier acción debe ser estudiada a fin de garantizar que los beneficios sean mayores que los costes**"

- CUARTA. Ausencia de consideración de la situación de pandemia por COVID-19 y su impacto en la movilidad individual, teletrabajo y uso de transportes, y en la economía de los madrileños

Apreciamos que no se ha tenido en cuenta la situación derivada por la pandemia de COVID-19 y los cambios en la movilidad que ha producido, unido a la grave crisis económica que ha limitado los recursos económicos de los madrileños.

En los tiempos de pandemia actual, la cual se prevé que dure varios años debido a las variantes con mayor índice de transmisibilidad que aparecen cada trimestre y a una inmunidad derivada de las vacunas limitada a entre 6 y 9 meses, la forma más segura de desplazamiento es el vehículo individual frente a los riesgos asociados de un transporte público abarrotado en las horas punta, por lo que evitar las aglomeraciones supone exponerse al virus en menor medida.

El transporte público suele congregar a mucha gente en espacios interiores limitados y comportar superficies compartidas que pueden facilitar la transmisión de enfermedades. Algunos de los elementos como los asideros, asientos, botones de llamada o apertura de puertas, tornos, etc. son especialmente susceptibles de entrar en contacto con las manos de los pasajeros y, por ende, de esparcir el virus SARS-CoV-2 mediante contacto, y en espacios cerrados existe igualmente el riesgo de transmisión por aerosoles. Todos aquellos espacios con acumulación de personas son lugares de riesgo y propensos a propagar la enfermedad.

En este contexto las redes sociales se han llenado estos meses con imágenes de los transportes públicos abarrotados, siendo imposible cumplir con las medidas de distanciamiento social, lo que está generando malestar social ante el temor de que este tipo de situaciones supongan el caldo de cultivo perfecto para el contagio. Según una encuesta realizada por la OCU se reveló que los españoles consideran el transporte público como uno de los espacios más peligrosos. Para el 31% es un entorno "muy inseguro".

Con ese temor encima, la manera en que la población española se desplaza ha cambiado y se ha reducido el uso del transporte público. De esta manera, el 84% de las personas en poblaciones de más de 50.000 habitantes ha modificado las pautas respecto a visitar amigos o familiares, su ocio o deporte para evitar el transporte público. De hecho, casi la mitad ha dejado de hacer alguna de estas actividades y un tercio, al menos, las han reducido. El 55% confiesa que también ha cambiado sus trayectos para ir a trabajar o estudiar con la misma idea: usar menos los medios colectivos.

Todos estos cambios en la manera de desplazarse se reflejan en el peso que cada tipo de transporte tiene ahora en la movilidad general de las poblaciones españolas. Y el análisis de esos porcentajes muestra cómo las opciones colectivas han perdido fuerza. El autobús, por ejemplo, suponía el 20% del total antes de la pandemia, y ahora está en el 14%. El metro ha caído del 10% al 8%. Mientras, el vehículo particular (coche o moto) ha ganado terreno: del 18,8 al 23,6%. La conclusión es rápida: Los vehículos particulares han cobrado mayor protagonismo entre los desplazamientos que continúan realizándose en la actualidad, en detrimento del colectivo. Completa el panorama el aumento en los desplazamientos a pie: la opción "caminando" ha pasado de ser un 30 a un 34%. La bicicleta ha variado poco y se incrementa del 5,5% de los desplazamientos al 6,2%

Según el estudio de la CAM: "Efectos del Covid: Oportunidades de recuperación en la Comunidad de Madrid de 21 de diciembre de 2020":

"Desde la irrupción de la pandemia, el transporte público en la región se ha visto afectado profundamente, en particular durante el confinamiento, pero también después por las precauciones adoptadas por la ciudadanía frente a posibles contagios. A principios de octubre de 2020, la caída del número de viajes respecto de octubre de 2019 superaba el 50%, en particular los viajes en metro y en cercanías."

Recordamos lo que se dice en las indicaciones del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y de la Dirección General de Tráfico en su "Plan de medidas para responder al impacto del COVID 19 en el sector transporte y movilidad. Consejos y recomendaciones para un desplazamiento seguro al trabajo":

"se recomienda utilizar las opciones de movilidad que mejor garanticen la distancia interpersonal.", "Siempre que puedas, prioriza las opciones de movilidad que mejor garanticen la distancia interpersonal de aproximadamente dos metros. Por esta razón, es preferible en esta situación el transporte individual."

O el manual de "Buenas prácticas en los centros de trabajo del Ministerio de Sanidad. Medidas para la prevención de contagios del COVID-19":

"Desplazamientos al trabajo: 1. **Siempre que puedas, prioriza las opciones de movilidad que mejor garanticen la distancia interpersonal de aproximadamente 2 metros. Por esta razón, es preferible en esta situación el transporte individual.** [...]"

El Ministerio de Sanidad **recomienda cumplir estrictamente lo establecido en esta guía**, que contiene un recordatorio de las principales obligaciones previstas en la normativa vigente, junto a sugerencias que son igualmente importantes para prevenir los contagios y luchar así contra el COVID-19."

El uso del vehículo privado es una opción que el ex - ministro de Sanidad, Salvador Illa, ha recomendado en sus comparecencias públicas durante la pandemia para desplazarse al trabajo siempre que sea posible incidiendo en que: "Desde el punto de vista sanitario, se trata de un medio seguro, por lo que en caso de que el desplazamiento se realice de forma individual no es necesario llevar mascarilla".

El ministro de Transporte y Movilidad, José Luis Ábalos, sostuvo en rueda de prensa que "para ir al trabajo es preferible el uso del vehículo privado con el objetivo de garantizar un mejor distanciamiento que el que puede darse en el transporte público." y "Mantener la actual recomendación de que la ocupación de viajeros sea de un tercio de los vehículos para garantizar las distancias entre viajeros requiere triplicar la oferta, y no hay capacidad, no tenemos el triple de metros ni de autobuses"

O en la guía de la CAM: "Coronavirus: Medidas en el trabajo. Medidas o recomendaciones si tengo que incorporarme al trabajo durante el estado de alarma de la Consejería de Educación y Juventud - Centro Regional de Información y Documentación Juvenil (CRIDJ) Actualizada en mayo 2021"

"Tengo que desplazarme al trabajo, ¿qué medidas tengo que llevar a cabo en el trayecto?"

1- Siempre que puedas prioriza las opciones de movilidad que mejor garanticen la distancia interpersonal de aproximadamente 2 metros, **por ello, es preferible el uso de transporte individual.**

Si tienes que desplazarte en un turismo, extrema las medidas de limpieza del vehículo y evita que viaje más de una persona por cada fila de asientos, manteniendo la mayor distancia posible."

En junio de 2020 Un estudio del RACE subrayaba que el 20% de quienes usaban el transporte público para ir al trabajo ahora optaban por el vehículo personal.

Según un estudio sobre movilidad elaborado por el Consorcio Regional de Transportes, el 52% de los más de 14,5 millones de viajes diarios en Madrid ahora son con vehículo privado -más un 10,5% de vehículos profesionales-; el 29%, a pie o bicicleta; y el 8,3%, en transporte público, cuando anteriormente el transporte público suponía el 25%.

Así mismo también se ha detectado una tendencia en un mayor uso para las vacaciones de las autocaravanas y las camper, un buen número de ellas sin etiqueta ambiental, como buena alternativa para disfrutar de unas vacaciones y evitar los hoteles. Esta pandemia está condicionando los hábitos vacacionales, dado que la posibilidad de contagiarse ha modificado claramente las relaciones sociales y las alternativas de ocio. Evitar las concentraciones de gente parece lo más sensato en época tan complicada. Esperemos que esta situación no se alargue mucho en el tiempo, pero por el momento no hay más remedio que tomar precauciones y ser conscientes de que la prevención y el sentido común son las herramientas más eficaces de las que disponemos por el momento.

Por este motivo, el uso de las autocaravanas se ha convertido en una de las alternativas para disfrutar de unas vacaciones seguras. Poder viajar de forma aislada sin tener que compartir lugares comunes con otras personas o desplazarse a zonas donde no haya brotes de contagios son algunas de las grandes ventajas de este tipo de ocio. Viajar en autocaravana permite cumplir los protocolos sanitarios y guardar las distancias de seguridad.

En definitiva, el uso del vehículo privado en ciudad y carretera ofrece una solución práctica y cómoda para la movilidad con distancia física, y en esta situación de pandemia limitar su uso puede resultar negativo para controlar la expansión del virus e irresponsable por parte de las autoridades.

Nos resulta especialmente sorprendente que no se hayan tenido en cuenta estas circunstancias cuando precisamente según el Ayuntamiento de Madrid unas de las motivaciones de este proyecto es salvaguardar la salud pública, según se indica en la “memoria inicial de análisis del impacto normativo de la ordenanza por la que se modifica la ordenanza de movilidad sostenible, de 5 de octubre de 2018.”

2.3. Motivos de interés general que justifican la aprobación

1.º En primer lugar, el proyecto normativo responde esencial y principalmente a la razón de interés general de garantizar el derecho fundamental a la vida y a la integridad física, de **garantizar el derecho constitucional a la salud humana individual y de proteger la salud pública** regulados, respectivamente, en los artículos 15, 43.1 y 43.2 de la Constitución Española de 1978. La garantía y protección efectiva de ambos derechos, el derecho a la vida y la propia salud personal y la promoción y tutela de la salud pública constituyen el objetivo esencial, principal y prioritario del proyecto normativo, constituyen la razón de interés general que vertebró la ordenanza de modificación de la OMS.

Frente a los riesgos derivados para la salud por la contaminación ambiental, cuyos efectos letales son a medio y largo plazo, y un virus como el SARS-CoV-2 que ha provocado una pandemia mundial y cuyos efectos letales pueden manifestarse en apenas unos días, consideramos que la prioridad debe ser evitar los contagios por Covid-19 y preservar la salud individual y la vida, aun cuando ello suponga no cumplir temporalmente con los objetivos de reducción de contaminación fijados, puesto que en esta situación de urgencia se debe pensar en el corto plazo y tener en cuenta cuáles son las prioridades en materia de salud individual y pública.

En los documentos presentados por el Ayuntamiento no hay ninguna referencia a la incidencia del teletrabajo en la movilidad actual, circunstancia que ha reducido los desplazamientos individuales y por tanto ha contribuido a reducir la emisión de gases contaminantes.

Según el estudio de la CAM: “Efectos del Covid: Oportunidades de recuperación en la Comunidad de Madrid de 21 de diciembre de 2020”:

El porcentaje de personas ocupadas en la Comunidad de Madrid que trabajaron desde su domicilio más de la mitad de los días trabajados **se multiplicó por más de cinco** el segundo trimestre de 2020 respecto del nivel de 2019 y se situó en el 26.6%, aunque se redujo durante el tercer trimestre al 20.1%. Esta cifra es la mayor entre las comunidades autónomas y se sitúa más de diez puntos porcentuales por encima de la media nacional (10.3% en el tercer trimestre).

La pandemia y las medidas de contención están generando también una serie de cambios en los hábitos de las personas, -entre las que destacan algunos grupos particulares de personas como las personas mayores, las jóvenes, las personas con algunas discapacidades- y de las familias, en particular aquellas con hijos/as en edad escolar. En efecto, como se ha venido argumentando en estas páginas, los tiempos dedicados a desplazamientos, trabajo y cuidados se han modificado durante el confinamiento debido, entre otros, al despegue del teletrabajo; los patrones de consumo varían para adaptarse a la nueva situación”

Por tanto consideramos que las premisas y propuestas de las que parte el Ayuntamiento no están actualizadas y no reflejan la incidencia del teletrabajo en la reducción de la movilidad urbana, ni en el uso más intensivo del vehículo particular por parte de aquellas personas que no pueden teletrabajar y que no consideran al transporte público o compartido un medio seguro, y que buscan preservar su salud y su vida.

Respecto a los efectos de la crisis económica derivada de la pandemia, Madrid es la tercera comunidad que más ha sufrido el impacto del confinamiento derivado del Covid-19 sobre el crecimiento de su economía, por lo que se enfrenta a una crisis económica y de empleo que marcará su devenir en los próximos años, por tanto el privar a muchos madrileños de su medio de transporte individual y obligarles a realizar un desembolso monetario extraordinario, no previsto e innecesario para adquirir otro vehículo o convertir a histórico el que tienen, dado que no tienen otras alternativas racionales de transporte, en las actuales circunstancias nos parece injustificado y demuestra muy poca sensibilidad, empatía y conocimiento de la realidad.

Para hacernos una idea de la gravedad de la situación, citaremos el estudio de la CAM: “Efectos del Covid: Oportunidades de recuperación en la Comunidad de Madrid de 21 de diciembre de 2020”:

En abril de 2020, más de 370.000 personas se acogieron a los conocidos ERTes/EREs en la Comunidad de Madrid (50.6% hombres y 49.4% mujeres), a tiempo completo (88%) o parcial (12%). A medida que se fueron relajando las medidas de contención de la pandemia y la actividad económica se fue recuperando, el número de personas acogidas a ERTes/EREs se redujo a más de la mitad hasta las 159.200 personas (49.9% hombres y 50.1% mujeres) en agosto. Por su parte, **la evolución del número de personas beneficiarias de la prestación contributiva, el subsidio de desempleo o de la Renta Activa de Inserción (RAI) es prácticamente la inversa: el número de personas se multiplicó casi por dos entre marzo y agosto**, subiendo en casi 180.000 personas

A estos datos hay que añadir los correspondientes a personas autónomas beneficiarias de la prestación extraordinaria de cese de actividad por haber tenido que paralizar su actividad o haberla reducido más de un 75%, que gestiona la Seguridad Social. Según esta fuente, los últimos datos disponibles se refieren al primer trimestre de 2020, por lo que no recogen aún el impacto de la pandemia sobre el empleo autónomo: en Comunidad de Madrid, fueron presentadas 473 solicitudes, de las que poco más del 20% fueron aceptadas (un total de 104). Es previsible que la actualización de datos del segundo trimestre recoja ya el impacto y que este número ascienda notablemente. Por último, el número de beneficiarios de la Renta Mínima de Inserción (RMI) de la comunidad experimentó un levisimo ascenso en los meses siguientes a la declaración del estado de alarma en marzo hasta junio (de 21.994 familias en marzo a 22.493 en junio

En mayo de 2021 la tasa de paro en la CAM era del 12,2%, y en el municipio de Madrid de 11,43%, mientras que en mayo de 2019 en Madrid era del 9,15%. Esto supone que hay 207.254 desempleados en el Municipio de Madrid. Madrid está entre las provincias que más han acusado el impacto económico de la pandemia en 2020 con una caída del PIB del 10,5%, y del 6,5% del Índice de Producción Industrial.

La CAM ha perdido un 15% de sus autónomos en el sector de la hostelería, y la pandemia del coronavirus ha acabado con más del 20% de empresas que contaban con entre uno y cinco trabajadores de enero hasta septiembre de 2020, después de que el Covid-19 afectara principalmente a las empresas más pequeñas y a los trabajadores de sectores como el turismo y la hostelería. En total, en la CAM la crisis originada por la pandemia de Covid-19 acabó con 9.847 empresas con al menos un empleado en plantilla y 19.329 trabajadores autónomos solo entre el primer y el tercer trimestre de 2020.

No vemos tampoco reflejado en los documentos presentados el significativo incremento de los desplazamientos de vehículos para la distribución y reparto urbano de mercancías derivado de los cambios en los patrones de consumo producidos por la pandemia que han hecho incrementar las “compras en línea”. Se estima que pandemia ha acelerado el consumo online, especialmente en Madrid. En esta comunidad, el 35% de los consumidores realizan compras por este canal cada semana, lo que supone un incremento de 15 puntos con respecto a antes de la pandemia. El crecimiento del consumo online en Madrid ha sido cinco puntos superior al del conjunto de España

El 43% de los madrileños declara que comprará durante 2021 más a través del comercio online, cinco puntos por encima de la media española. Por su parte, el 53% de las familias madrileñas optará por una compra híbrida en 2021, que combine tiendas físicas y comercio online.

Todo esto ha modificado los patrones de distribución de mercancías: la Covid-19 y el incremento de las compras en línea han adelantado la necesidad de mejorar los mecanismos de distribución y transporte urbano de mercancías, lo que se conoce como la “última milla” de envíos de proximidad y en menos de 24 horas.

Consideramos que se debería tener en cuenta todos estos datos ausentes en los informes para estimar los datos de movilidad reales y actuales, y poder realizar una profunda transformación para reducir el impacto medioambiental derivado del transporte y la distribución de mercancías y la consecuente congestión en el término municipal.

- QUINTA. Imposibilidad de adaptación en los plazos indicados de determinados vehículos

Entre las exenciones contempladas para vehículos sin distintivo ambiental se indica “Se exceptúan de esta prohibición aquellos vehículos que tengan reconocida la consideración de históricos conforme a la normativa nacional que les sea de aplicación” y “A partir del 1 de enero de 2025 solo podrán acceder a y circular por las vías urbanas de titularidad municipal del ámbito territorial de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”: [...] los vehículos históricos en los términos regulados por la normativa estatal con independencia de si están inscritos o no en el Padrón del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM) del Ayuntamiento de Madrid

Se da la paradoja de que un vehículo de 1996 sin distintivo ambiental no se puede catalogar como histórico hasta el 2026 y sin embargo desde el 2025 no podría circular. Con esto está condenando a todos los vehículos de menos de 30 años, es decir los vehículos de gasolina matriculados entre 1996 y 2000 y a los diesel de entre 1996 y 2006, generando una imposibilidad de adaptación en los plazos indicados de estos vehículos y realizando nuevamente una discriminación entre propietarios de vehículos en función de la antigüedad de su propiedad.

Estos coches de 1996 en adelante si desean ser conservados por sus propietarios tendrían que permanecer en garaje o en la vía pública sin moverse, lo cual es una injusticia total solo porque no se pueden catalogar como vehículos históricos y muchos de ellos no hacen más de 5.000 km al año.

También resulta contradictorio que a los vehículos históricos si se les permita circular, pero no aparcar en la zona SER, más aun cuando se quieren ampliar estas zonas.

7. Se prohíbe el estacionamiento durante las veinticuatro horas del día y todos los días del año en las plazas del SER a los vehículos clasificados en el RV en la categoría medioambiental A según su potencial contaminante,

incluidos los vehículos históricos, en los términos y con las excepciones temporales previstas en la disposición transitoria cuarta.

- SEXTA. Simplismo e inexactitud del criterio único para establecer cuales son los vehículos “más contaminantes” y falta de adaptación a la última Directiva Europea.

Según se indica en los documentos publicados por el Ayuntamiento:

“A los efectos de esta Ordenanza el comportamiento ambiental de los vehículos vendrá determinado por el distintivo ambiental emitido por la Dirección General de Tráfico”.

“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”

“Todo vehículo que circule o estacione en las vías públicas urbanas del término municipal de Madrid cuando esté clasificado medioambientalmente según su potencial contaminante, en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico , en una categoría que disponga del correspondiente distintivo ambiental, deberá exhibirlo durante su circulación”

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 como estado del vehículo, potencia, peso, tamaño, uso que se le da, horas reales de circulación y kilómetros recorridos dentro del término municipal, o mejoras efectuadas para reducir sus emisiones. Dicho sistema solo considera el tipo de motorización del vehículo según su año y no tiene en cuenta la cantidad de emisiones homologadas.

Según un estudio de la OCU, con el sistema de distintivos ambientales actual resulta que algunas categorías de coche con etiqueta Eco, como los nuevos microhíbridos o mild-hybrid con etiqueta ECO contaminan más que vehículos de diésel y gasolina que disponen de etiqueta C.

La OCU considera que el actual sistema de concesión de etiquetas, aunque ha sido un buen paso inicial e importante para concienciar a los conductores, es un sistema injusto, pues está basado en las tecnologías del motor y no en las emisiones reales de los vehículos. OCU denuncia al mismo tiempo que no hay datos oficiales sobre las emisiones reales de los contaminantes que perjudican a la salud (micropartículas y NOx) por lo que el sistema favorece a unos vehículos en perjuicio de otros sin un criterio objetivo. El sistema de etiquetas ambientales condiciona el acceso de los ciudadanos a las áreas de circulación restringida de las grandes ciudades, discriminando en este caso a los dueños de coches que, aunque contaminan menos, tienen una etiqueta “peor”.

Hay vehículos que en su ficha técnica no viene especificado el nivel Euro, sucede especialmente en las tarjetas técnicas antiguas, y a la hora de asignar los distintivos medioambientales lo que ha hecho la DGT es determinar el nivel Euro conforme a la fecha de matriculación del vehículo, por lo que es posible, que existan algunos casos en los que al vehículo le corresponda una pegatina medioambiental superior (o sea, que el vehículo sea menos contaminante) a lo que Tráfico ha valorado, incluso se han dado casos en los que algún coche no se ha considerado como híbrido cuando sí lo es.

Un estudio realizado en Madrid por el laboratorio Opus Remote Sensing Europe (RSE) bajo encargo de las instituciones europeas reveló que las etiquetas Eco y Cero asociadas a estos coches no se reflejan con las emisiones reales.

El estudio de monitoreo, realizado desde noviembre de 2018 a abril de 2020 analizó las emisiones reales de los vehículos a través de un sistema de teledetección colocado en 18 puntos diferentes de la capital, donde se analizaron 461.689 vehículos circulando y recogiendo 801.000 mediciones.

En cuanto a la distribución de los vehículos en función del distintivo ambiental, de esa muestra el 79% de la flota observada estaba formada por vehículos con etiqueta B o C. Había un 15% de vehículos sin etiqueta y un porcentaje muy pequeño de vehículos con etiqueta ECO. Los vehículos CERO eran tan sólo un 0,51% de los observados.

El objetivo principal del laboratorio era medir la contaminación de los vehículos en el día a día, para compararlos con las emisiones que cada vehículo lleva atribuidas en función de su distintivo ambiental.

El estudio reveló que, en la mayoría de los casos, los coches híbridos asociados a la etiqueta Eco emiten más monóxido de carbono (CO) e hidrocarburos (HC) que los vehículos con el distintivo C, es decir, aquellos con motor gasolina EURO 4/IV, 5/V o 6/VI y los diésel con un motor EURO 6/VI. Según los datos, este tipo de automóviles híbridos generan 0,18 gramos de HC por cada kg de combustible consumido, mientras que los vehículos de tipo C, aparentemente más contaminante, generan 0,04 g de HC por cada kg de combustible.

Algo similar ocurrió con las emisiones reales de CO, que en el caso de los híbridos y vehículos Eco las cifras de emisiones estarían en los 12,3 g/kg, mientras que los diésel y gasolina de etiqueta C emitirían 11,8 g/kg. Así, el estudio demuestra que este tipo de vehículos con distintivo C, catalogados dentro de los “vehículos contaminantes” que tienen acceso restringido a zonas de bajas emisiones como Madrid Central, son en la realidad los que menos emisiones contaminantes generan a excepción de las relativas a los gases NOx (óxidos de nitrógeno).

Además, el estudio se centro en la realidad de los híbridos enchufables (PHEV) que han irrumpido en el mercado con fuerza debido a sus prometedoras características, a medio camino entre la combustión interna y la movilidad cien por cien eléctrica. Sin embargo, estos vehículos calificados con el distintivo de cero emisiones no son los menos nocivos para el medio ambiente como sus etiquetas anuncian. Tanto es así, que generan más emisiones de HC que los Eco o los de diésel y gasolina de tipo C (0,39 g/kg) y más partículas en suspensión PM (0,07 g/kg frente a los 0,02 de los Eco y los 0,03 de los tipo C).

Esto se debe, según señalan desde el laboratorio RSE, a las cualidades de los híbridos, que tienen una escasa autonomía eléctrica y suelen ser más pesados que sus homólogos impulsados exclusivamente por carburantes de combustión interna como el diésel o la gasolina. Según el informe, la mayoría de los coches de tipo PHEV sólo conseguían circular en modo eléctrico –y a una velocidad reducida– una media de 40 kilómetros. Después el trayecto se hace bajo el impulso de un combustible fósil. De hecho, los cálculos hablan de que el 75% de la circulación de este tipo de coches se realiza por propulsión de gasolina o gasoil, frente a un 25% de tiempo de trayecto bajo fuerza eléctrica.

El estudio señaló, por otro lado, a las "inconsistencias" del sistema de etiquetas, que no tiene en cuenta el tamaño o el peso de los vehículos, de modo que coches utilitarios de bajo consumo quedan penalizados frente a SUV / todoterrenos híbridos que, por su peso, tienden a consumir más cuando circulan sin el motor eléctrico.

Se observó que los vehículos con etiqueta CERO no tienen emisiones nulas y no son necesariamente bajas. Es muy relevante observar que las emisiones de los vehículos CERO son incluso mayores que los de etiqueta C en NOx, PM y CO, algo preocupante, pues NOx y PM son los contaminantes que supuestamente mayor daño tienen para la salud de la población. También se observa que la etiqueta C tiene unos niveles de emisión comparables a las etiquetas ECO y CERO, si no menores en algunos casos.

El problema de establecer etiquetas de forma generalista es que pueden surgir inconsistencias con algunos modelos. Como las etiquetas no tienen en cuenta el peso o consumo de los vehículos, un utilitario muy pequeño con bajo consumo puede tener una etiqueta más penalizadora que un todoterreno de elevado consumo, por ejemplo. Un vehículo PHEV con etiqueta CERO tiene un motor eléctrico y componentes adicionales a su homólogo puro de combustión. Esto hace que su peso sea mayor, por lo que es lógico que sus emisiones reales también lo sean cuando circula en modo combustión.

Esto tiene la consecuencia de penalizar a los turismos más pequeños y premiar a los más grandes, lo cual tiene un efecto negativo en las emisiones del tráfico rodado y por ende en la salud de la población. Es posible equipar a un SUV de gran peso con un pequeño motor eléctrico para obtener un distintivo ambiental ECO o CERO. En la

vida real no se tiene que demostrar el tiempo en el que circula en modo de combustión o cuánto emite cuando opera de este modo.

Esta discrepancia se muestra con el siguiente ejemplo. Se realizó una comparativa de las emisiones de NOx promedio de varios utilitarios pequeños de etiqueta C (Smart, Fiat Punto, Citroën C1), frente a algunas berlinas o SUV de etiquetas ECO y CERO de mayor peso. Se seleccionan vehículos de diferentes marcas y todos ellos Euro 6. Se observó que las emisiones específicas de NOx de algunos utilitarios ligeros con etiqueta C pueden ser menores que las de algunos vehículos híbridos ECO o CERO más pesados, cuando estos circulan en modo combustión.

Se observó que los vehículos CERO modernos son mucho más contaminantes que sus homólogos con etiqueta ECO y C en material particulado (PM) e hidrocarburos inquemados (HC). De hecho, sólo son ligeramente menos contaminantes en NOx. Este descubrimiento es muy preocupante, y bien podría estar provocado por la proliferación de grandes todoterrenos con micro-hibridación, que utilizan su potente motor gasolina con demasiada frecuencia.

Con estos datos, resulta aún más sorprendente que los vehículos ECO más nuevos gocen de más beneficios que un moderno utilitario gasolina, por ejemplo. Los vehículos con distintivo CERO tienen enormes beneficios para un usuario que desee circular en una ciudad, pues tienen libre acceso a las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), aparcamientos gratuitos, etc. Idealmente, estos vehículos deberían circular en modo 100% eléctrico dentro de una ZBE. Esto exige una revisión urgente de la clasificación de las etiquetas.

Según el estudio cada día entraban en Madrid Central 4.200 vehículos con etiqueta CERO, y al menos un 5.3% de lo hacían en modo de combustión. Exigiendo que de este total sólo 222 vehículos con etiqueta CERO circularasen en modo eléctrico dejen de emitir contaminantes por combustión, se reducirían 356 kg de sustancias letales cada año. Y esto, sólo, en su trayecto dentro de Madrid Central.

Por ultimo el estudio afirmaba respecto a su muestra: **“No obstante, como los vehículos sin etiqueta sólo forman un 15% del parque circulante, su impacto global en las emisiones contaminantes es limitado”**

Consideramos además que si de verdad la preocupación es la calidad del aire y la protección del medio ambiente debería utilizarse un criterio más global de todo lo que conlleva la fabricación, uso y reciclaje de un vehículo y no centrarse solo en la emisión de ciertos gases para evaluar el impacto medioambiental o simplemente considerar que por su fecha de matriculación se contamina más sin evaluar las mejoras que ha podido tener ese vehículo.

Esto se pudo ver con el ejemplo un vehículo eléctrico, clasificado como “0 emisiones”: requieren litio para sus baterías, para extraerlo es necesaria la voladura de millones de toneladas de tierra y rocas, requiere de procesos de lixiviado en ácido sulfúrico y de calcinación con sales de sulfato, lo que implica un enorme consumo de agua y la generación de residuos muy peligrosos. La lixiviación requiere el empleo de millones de metros cúbicos de agua para la disolución del mineral y su reacción con ácidos, para lo que normalmente se usan grandes cantidades de ácido sulfúrico. Todo el proceso genera lodos y aguas fuertemente contaminadas que deben depositarse en enormes piscinas o depósitos de decantación, como el de Aznalcollar, que en 1998 sufrió la rotura de su dique de contención causando un desastre ambiental que contaminó gravemente el cauce del río Guadiamar, principal aporte de agua a las marismas de Doñana. Otro proceso necesario para la obtención de litio es la calcinación de las menas de mineral para la obtención de carbonato de litio como producto final. Se trata de la cocción en hornos a altas temperaturas, con sales de sulfato, generando importantes emisiones de gases de combustión.

De todas las emisiones de las partículas PM10 y PM2.5 que se generan en cualquiera de nuestras calles o autopistas, el 90% y el 80% respectivamente no tienen nada que ver con el motor del vehículo. Esto había quedado demostrado con estudio con tráfico real en un entorno cerrado (un túnel en una autopista británica, por el profesor Ranjeet Sokhi de la Universidad de Hertfordshire), que concluyó que apenas una tercera parte de los 34 a 39 microgramos de partículas registrados en el túnel procedían de los motores que quemaban derivados

del petróleo. Los dos tercios restantes salen la superficie de las ruedas, los sistemas de frenado y la carretera. Aunque a menudo se ignora, todos ellos son fuente de las partículas de contaminación que se sabe que están relacionadas directamente con dolencias como infartos o ataques al corazón.

Debido a sus baterías, los vehículos híbridos y los eléctricos enchufables pesan de media un 24% más que sus comparables que utilizan derivados de combustibles fósiles, y ese peso extra redundará en un mayor desgaste de los tres componentes citados. Con más masa los vehículos eléctricos deben utilizar con más intensidad sus frenos cuando deben detenerse (y ello pese a la utilización del freno regenerativo), pero además gastan más sus ruedas y la carretera (un fenómeno obvio que los conductores de camión conocen bien). El resultado es que los vehículos eléctricos arrancan más partículas de frenos, goma de cubiertas y asfalto... y las lanzan a la atmósfera.

Actualmente la vida media útil de la batería de un coche eléctrico que se utilice como vehículo de diario es de 8 años. Tras esto las baterías con sus componente altamente contaminantes deberá ser desechadas. La batería cuenta con ácidos y diferentes sustancias tóxicas que hay que almacenar, ya que no se pueden reciclar, por lo que la industria también se enfrenta a la creación de cementerios para esas sustancias. Uno de los principales problemas a la hora de implementar el proceso es que tampoco en Europa se ha desarrollado estándares técnicos para reciclar las baterías de los coches eléctricos. Además, cada marca utiliza su propia tecnología en la fabricación, por lo que cada empresa aplica una fórmula distinta para recuperar sus componentes.

Los procesos que llevan a cabo todas estas empresas sirven para recuperar la mayoría de los metales, no suelen hacer lo mismo con el litio, que se convierte en un subproducto del tratamiento que no merece la pena recuperar. La mayoría de firmas de reciclaje emplean altas temperaturas, una técnica conocida como pirometalurgia, para obtener el cobalto y el níquel. Pero extraer el litio requiere otros métodos bastante más caros y complejos.

La presidenta del Comité Estratégico de Minas y Metalurgia de Francia, Christel Bories, explicaba que en Europa “habrá que reciclar alrededor de 50.000 toneladas, a partir de 2027, y probablemente incluso más en 2030”. Una cifra asombrosa que podría multiplicarse por más de diez en 2035 para llegar a las 700.000 toneladas frente a las 15.000 toneladas en la actualidad

Por el contrario la batería de ácido-plomo muy común en vehículos de combustión como batería de arranque está diseñada para ser reciclada hasta en un 98 % en masa del material. A diferencia de la batería de ácido-plomo, la estructura de las baterías de iones de litio es mucho más compleja, con una serie de pequeñas celdas que se juntan para hacer un módulo y varios módulos se ensamblan para hacer el paquete de baterías en general. A la compleja estructura se le suman los riesgos asociados con descargas eléctricas y posibles incendios que hacen que el desmantelamiento seguro sea lento y laborioso.

Este concepto medioambiental global no lo valora el Ayuntamiento, se basa en presunciones y no tienen en cuenta todo el ciclo de fabricación, vida, utilización anual y reciclaje de los vehículos. El cálculo medioambiental debería incluir las emisiones de la cadena de producción completa. Además, es absolutamente erróneo calcular el impacto medioambiental utilizando sólo las emisiones que salen del “tubo de escape”. Si se quiere realmente combatir la contaminación atmosférica, es fundamental no “autoengañarse” e incluir en el cálculo medioambiental todas las emisiones de la cadena de producción completa, incluida la infraestructura. Tanto el transporte por carretera como por tren requieren de cientos de kilómetros de infraestructura para unir dos ciudades.

Como se indica en la “memoria inicial de análisis del impacto normativo de la ordenanza por la que se modifica la ordenanza de movilidad sostenible, de 5 de octubre de 2018.”

“Impacto económico general indirecto. Las condiciones y obligaciones medioambientales para la circulación de vehículos pueden influir indirectamente en el adelanto de la decisión de sustituir los vehículos más antiguos y contaminantes por otros más nuevos, con un menor coste de mantenimiento y conservación, menos contaminantes medioambientalmente (tanto en emisiones de gases contaminantes como en contaminación acústica) y más eficientes energéticamente.”

Con este tipo de iniciativas se están promoviendo efectos perniciosos para el medio ambiente. El principal, alentar la jubilación temprana de coches con motor de combustión perfectamente eficientes, lo que va en contra del aprovechamiento de recursos que promueve la economía circular, mientras al mismo tiempo se permite el acceso a la ciudad a automóviles muy contaminantes (según su potencia y peso) en días de alta contaminación.

El nivel de emisiones autorizado para un vehículo a motor viene legislado en la [Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial \(Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo\)](#):

[No podrán circular por las vías objeto de esta Ley los vehículos con niveles de emisión de ruido superiores a los reglamentariamente establecidos; así como tampoco emitiendo gases o humos en valores superiores a los límites establecidos y en los supuestos de haber sido objeto de una reforma de importancia no autorizada. Todos los conductores de vehículos quedan obligados a colaborar en las pruebas reglamentarias de detección que permitan comprobar las posibles deficiencias indicadas.](#)

Un vehículo que cumpla los parámetros establecidos de emisiones según su ficha técnica en la ITV puede circular por cualquier carretera de España independientemente de su etiqueta ambiental, y su propietario no puede ser discriminado por entrar dentro del término municipal de Madrid.

Actualmente existen unos catalizadores de hidrocarburos de última generación que reducen la emisión de dióxido de carbono, de óxidos de nitrógeno y de partículas contaminantes. En vehículos diésel la reducción es de hasta un 20 % para el CO₂ (dióxido de carbono), de hasta un 20 % en NO_x (óxidos de nitrógeno) y, en el caso de las partículas contaminantes, de hasta un 80 %. En los motores impulsados con gasolina, se logra disolver los restos de combustible no quemado casi en su totalidad, además de reducir en un 50% el nivel de monóxido de carbono que expulsa el tubo de escape.

También es posible realizar una conversión de los vehículos a combustible GLP Autogas, tras lo cual se produce una reducción de la contaminación por emisiones estimada en un 80% de las emisiones de NO_x respecto a los vehículos diesel ; desaparecen las emisiones de partículas (PM₁₀ y PM_{2,5}) y reducción de las emisiones de CO₂ en escape en un 15% respecto a los coches de gasolina

La restrictiva normativa española al respecto indica que solo pueden convertirse a combustible GLP aquellos vehículos que funcionen con gasolina, que no superen los 460 CV de potencia y que cuenten con homologación Euro3 o posteriores, es decir, que fueron matriculados de 2001 en adelante y unos pocos modelos específicos matriculados entre 1995 y 2001, pero su transformación no permite obtener la etiqueta ECO. Sin embargo los vehículos convertidos a GLP clasificados con etiqueta C, es decir los matriculados a partir del año 2006, si tendrían la posibilidad de obtener la etiqueta ECO de la DGT una vez acreditada su transformación, y después de haber solicitado el cambio de datos técnicos en la DGT.

Sin embargo la Administración y la DGT a los vehículos que de partida no cuentan con un distintivo ambiental no les permiten obtener este distintivo pese a las mejoras realizadas, ya que la concesión de la etiqueta medioambiental se basa en la tecnología del vehículo en el momento de su matriculación, pero en ningún caso en las emisiones que emite tras unas pruebas posteriores a la homologación de las mejoras realizadas. El Ayuntamiento de Madrid debería promover ante los organismos estatales que se de una mayor facilidad para todos los vehículos de reducir sus emisiones ambientales mediante mejoras homologables.

Proponemos que para evaluar el comportamiento ambiental de los vehículos se tengan en cuenta entre otros:

- Un análisis individualizado de las emisiones reales del vehículo y de su potencia real.
- Un análisis del estado del vehículo y las mejoras respecto a catalizadores o conversión a combustibles no contaminantes que haya podido sufrir.
- El número de kilómetros realizados anualmente y las horas de uso.
- Consideración de la influencia del tamaño, peso y potencia en su nivel de emisiones.

- Autonomía del motor eléctrico en los vehículos microhíbridos, Híbridos con motores combinados, híbridos enchufables, e híbridos en serie.
- La eficiencia ecológica en los procesos globales de fabricación y reciclaje de todos sus componentes

La normativa europea que obliga a las administraciones a la forma en la que tienen que realizar el seguimiento y los datos sobre las emisiones de Co2 en ningún momento se basan en catalogaciones por tipo de vehículo y fecha de matriculaciones, sino en mediciones reales, y en las indicaciones que tienen que dar los nuevos fabricantes.

El criterio que hemos mencionado que utiliza el Ayuntamiento para establecer cuales son los vehículos contaminantes, no tienen en cuenta el “reglamento de ejecución (UE) 2021/392 de la comisión de 4 de marzo de 2021 relativo al seguimiento y la notificación de los datos sobre las emisiones de co2 de los turismos y los vehículos comerciales ligeros de conformidad con el reglamento (UE) 2019/631 del parlamento europeo y del consejo y por el que se derogan los reglamentos de ejecución (UE) n.o 1014/2010, (UE) n.o 293/2012, (UE) 2017/1152 y (UE) 2017/1153 de la comisión”:

“Los Estados miembros deben recopilar datos relativos al consumo de combustible y energía obtenidos en condiciones reales como parte de las inspecciones técnicas realizadas de conformidad con la Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo”

Así mismo la “Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014 , relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE” establece:

Considerando lo siguiente:

(3) La inspección técnica de vehículos forma parte de un régimen diseñado para garantizar que los vehículos estén en buenas condiciones desde el punto de vista de la seguridad y el medio ambiente durante su uso. Ese régimen debe abarcar la inspección técnica periódica de los vehículos y las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos utilizados para actividades de transporte comercial por carretera, así como establecer un procedimiento para la matriculación de vehículos que permita la suspensión del permiso de circulación de un vehículo cuando este represente un riesgo inmediato para la seguridad vial.

(7) Los vehículos con sistemas de control de emisiones defectuosos tienen un mayor impacto medioambiental que los vehículos objeto de un mantenimiento correcto. Por consiguiente, un régimen periódico de inspecciones técnicas podría contribuir a la mejora del medio ambiente porque permitiría reducir las emisiones medias de los vehículos

(9) Durante las últimas dos décadas se han reforzado continuamente los requisitos en materia de emisiones de los vehículos con miras a su homologación. Sin embargo, la calidad del aire no ha mejorado tanto como se había previsto tras la imposición de unas normas más restrictivas sobre las emisiones de los vehículos, especialmente en lo que respecta a los óxidos de nitrógeno (NOx) y las partículas finas. Deben examinarse atentamente las posibilidades de mejorar los ciclos de ensayo para adecuarlos a las condiciones normales en carretera, con miras a desarrollar futuras soluciones, incluido el establecimiento de métodos de ensayo para la medición de los niveles de NOx y de los valores límite para las emisiones de NOx.

(13) **En principio, los vehículos de interés histórico preservan el patrimonio de la época en que se construyeron y se presume que se utilizan rara vez en la vía pública.** Por ello, debe dejarse en manos de los Estados miembros la decisión de determinar la periodicidad de las inspecciones técnicas de ese tipo de vehículos. Debe permitirse también a los Estados miembros regular la inspección técnica de otros tipos de vehículos especiales.

(18) **Los vehículos utilizados en la vía pública deben estar en condiciones de circular cuando se utilicen.** El titular del certificado de matrícula y, en su caso, el operador del vehículo será responsable de mantener el vehículo en condiciones de circular.

(39) La inspección técnica de vehículos forma parte de un régimen de regulación de los vehículos durante toda su vida útil, desde la homologación al desguace, pasando por la matriculación y las inspecciones.

3. OBJETO Y MÉTODOS DE INSPECCIÓN, EVALUACIÓN DE LAS DEFICIENCIAS DE LOS VEHÍCULOS La inspección abarcará al menos los elementos que se recogen en el cuadro que figura a continuación y utilizará las normas mínimas y los métodos recomendados en él.

8.2.1.2 Emisiones gaseosas

— Vehículos hasta las categorías de emisiones Euro 5 y Euro V (7): Medición con un analizador de gases de escape con arreglo a los requisitos¹ o lectura del DAB. Los ensayos de emisiones del tubo de escape deben ser el método por defecto para la evaluación de emisiones de gases de escape. Sobre la base de una evaluación de la equivalencia, teniendo en cuenta la legislación pertinente en materia de homologación, los Estados miembros podrán autorizar el recurso a los DAB con arreglo a las recomendaciones del fabricante y otros requisitos.

— Vehículos hasta las categorías de emisiones Euro 6 y Euro VI (8): Medición con un analizador de gases de escape con arreglo a los requisitos¹ o lectura del DAB con arreglo a las recomendaciones del fabricante y otros requisitos¹. Mediciones no aplicables a los motores de dos tiempos.

Causa de rechazo

a) Las emisiones gaseosas **superan los niveles específicos dados por el fabricante,**

b) o, **si no consta tal información, las emisiones de CO superan:** i) en el caso de vehículos no controlados por un sistema avanzado de control de emisiones, — 4,5 %, o — 3,5 % **según la fecha de la primera matriculación o circulación precisada en los requisitos.** ii) en el caso de vehículos controlados por un sistema avanzado de control de emisiones, — con el motor al ralentí, 0,5 % — con el motor al ralentí acelerado, 0,3 % o — con el motor al ralentí, 0,3 % (7) — con el motor al ralentí acelerado, 0,2 % **según la fecha de la primera matriculación o circulación precisada en los requisitos**

c) Coeficiente lambda superior a $1 \pm 0,03$ o no conforme con la especificación del fabricante

d) La lectura del DAB indica una falta de conformidad significativa.

Por tanto como ya hemos mencionado anteriormente, un vehículo que en la ITV no supere el nivel de emisiones asignado según su ficha técnica y normativa aplicable en su fecha de fabricación puede circular por cualquier carretera española, independientemente de la “etiqueta ambiental” que se le haya decidido otorgar o no en función de la fecha en la que fue matriculado.

Tampoco es justo señalar a los vehículos de motor como la principal fuente de emisiones de gases contaminantes. Según los datos del 'Inventario de Emisiones de la Ciudad' de 2018 respecto a las emisiones totales de gases de efecto invernadero en 2018, el transporte rodado supone el 35,8 %, el sector Residencial/Comercial/institucional el 31,3%, otro transporte no rodado incluido aéreo el 11,1%, el tratamiento de residuos el 10,2%, la industria 6,1% y otros un 5,5% o

Respecto a las emisiones de óxidos de nitrógeno de 2018 se refleja que el 51,4% de las emisiones de óxidos de nitrógeno que se producen en la capital viene de la mano del tráfico rodado. El resto de modos de transporte también, sobre todo, los ciclos de aterrizaje y despegue en el aeropuerto de Barajas: 21,5%, y se apunta a los sistemas de climatización como otra de las principales causas, cifrando su contribución a la polución en un 18%. Los expertos apuntan que podría ser incluso mayor, más cerca del 20%, y la Asociación de Instaladores del Sector Energético (Agremia) lo sitúa cerca del 50%, señalando las calderas de carbón que siguen existiendo en la capital como el gran factor contaminante.

A finales de 2017 se estimaba que en Madrid existían todavía 400 calderas de carbón, aunque desde 2012 la normativa prohíbe el uso de combustibles sólidos de origen fósil, como el carbón. Además, se contabilizaron en la capital unas 4.500 calderas diésel, que emiten partículas de NO₂ y NO_x que inciden en el aumento de la contaminación.

Ausente de este estudio quedan las viviendas con chimeneas que utilizan leña y pellet como combustible, especialmente en zonas de urbanizaciones, de viviendas unifamiliares e infraviviendas.

Respecto a la Contaminación por humo de biomasa, los artefactos de calefacción a leña y pellet (estufas, calderas, hornos o barbacoas) cada vez que se encienden pueden producir humo denso durante horas y este humo contiene: partículas diminutas (PM_{2.5}), monóxido de carbono, ozono, óxido nitroso, dióxido de azufre e hidrocarburos aromáticos policíclicos (PAH). Los estudios realizados hasta el momento han conseguido evidenciar que la quema de madera o pellets libera una mayor concentración de partículas de PM_{2.5} que otros combustibles, considerados más perjudiciales, como el gas natural y el petróleo.

Como ejemplo tenemos el Ayuntamiento del municipio jiennense de Villanueva del Arzobispo que en enero de 2020 prohibió la quema de biomasa leñosa y serrín prensado procedentes de leña de cualquier sistema de calefacción doméstica (chimeneas y estufas) y calderas que tuviesen unas emisiones de partículas superiores a las establecidas por la Unión Europea. En el escalafón español de municipios contaminantes, Villanueva de Arzobispo ocupaba un lugar preeminente, junto a Madrid y Barcelona. La contaminación se derivaba fundamentalmente de la utilización masiva de las chimeneas y estufas alimentadas con biomasa.

El Ayuntamiento estableció que el problema de calidad del aire se derivaba de los aumentos bruscos en los niveles de partículas entre los meses de noviembre y marzo, aumentos que se encontraban asociados a las emisiones producidas durante los procesos de combustión. Los estudios realizados revelaron que la causa principal de la contaminación por partículas se encontraba en las instalaciones domésticas de calefacción, en las que, o bien la combustión no se desarrollaba en condiciones apropiadas o la biomasa empleada como combustible no tenía las características adecuadas.

Otro ejemplo son las medidas adoptadas en Reino Unido en febrero de 2020, donde el gobierno británico anunció que prohibiría gradualmente la venta de bolsas de carbón y de leña húmeda para hacer fuegos domésticos a partir de febrero de 2021, una medida que pretendía acabar con la contaminación del aire.

La medida buscaba atajar el problema que generan unas partículas muy pequeñas, conocidas como PM_{2.5} (menores de 2,5 micras), que pueden penetrar profundamente en los pulmones y el torrente sanguíneo y causar serios problemas de salud. **“Las estufas de leña y las chimeneas de carbón son las fuentes más grandes de emisiones estas partículas PM_{2.5} y contribuyen tres veces más a la contaminación que el transporte por carretera”**, según apunta el departamento británico de Medio Ambiente, Alimentación y Asuntos Rurales (Defra).

Por último citaremos el estudio “Oxidative Stress, DNA Damage, and Inflammation Induced by Ambient Air and Wood Smoke Particulate Matter in Human A549 and THP-1 Cell Lines” publicado en la revista “Chemical Research in Toxicology” (Investigación Química en Toxicología) de la American Chemical Society, que encontró que las partículas invisibles del humo de la madera al ser inhaladas en los pulmones pueden tener varios efectos negativos para la salud.

Según los investigadores existía relativamente poca información sobre los efectos la inhalación de partículas finas de la contaminación atmosférica proveniente de partículas del humo de la madera, a pesar de que millones de personas en todo el mundo utilizan la madera como sistema de calefacción y para la cocina, y lo inhalan regularmente.

Los científicos analizaron y compararon las partículas en el aire del centro de un pueblo de Dinamarca, donde la mayoría de los residentes utilizan estufas de leña, de una zona rural donde casi nadie utiliza estufas de leña y también partículas puras extraídas directamente de una estufa de leña. El resultado fue que las partículas en el aire del pueblo donde la mayoría de los residentes utilizan estufas de leña y las extraídas directamente de la estufa de leña tendían a ser de un tamaño potencialmente más peligroso, ya que eran lo suficientemente

pequeñas como para ser inhaladas hasta las partes más profundas de los pulmones. En ambos casos las partículas contenían niveles más altos de hidrocarburos aromáticos policíclicos (HAP), los cuales están clasificados como "probables" carcinógenos humanos. Cuando fueron testadas en cultivos de células humanas, las partículas también causaron más daño al material genético, más inflamación, y había una mayor actividad en la transformación de genes de formas vinculadas a enfermedades.

A nuestro entender debería incidirse en reducir la contaminación proveniente del sector "Residencial – Comercial – institucional", y del "Tratamiento y eliminación de residuos" que engloba las emisiones derivadas de la incineración de residuos y cadáveres, vertederos, producción de compost, biometanización, tratamiento de aguas residuales y secado de lodos de depuradora, y que según el estudio mencionado es especialmente relevante desde el punto de vista de las emisiones de CH₄, N₂O y NH₃. Concretamente, en 2018, fue responsable del 85% del total de emisiones municipales de CH₄, del 58% de las de N₂O y del 56% de las de NH₃.

Respecto a la incineración, es un sistema de tratamiento de residuos sólidos urbanos que se basa en la quema de éstos para su eliminación. Un 30% de lo que se quema en una incineradora de basuras sale en forma de cenizas tóxicas, que deben depositarse en vertederos de seguridad. Otra parte acaba en la atmósfera contaminando el aire, el suelo y las aguas. En Europa, el inventario de fuentes de emisión de dioxinas identifica a las incineradoras como las responsables de la emisión del 40% de estas sustancias. La planta de Valdemingomez, que pertenece al Ayuntamiento de Madrid, comenzó a funcionar en el año 1996 y en la actualidad quema diariamente una media de 850 Tm de residuos. Desde su puesta en funcionamiento esta incineradora se ha caracterizado por el ocultismo de datos y la falta de interés del Ayuntamiento de Madrid por descubrir, y mucho menos por dar a conocer, la realidad del funcionamiento de la incineradora y de los posibles riesgos para la ciudadanía y el medio ambiente. Numerosos estudios en otras incineradoras han demostrado que el nivel de dioxinas en los habitantes de poblaciones cercanas a incineradoras, así como en los trabajadores de la planta, es superior al de poblaciones que viven más alejadas.

Un ejemplo de la influencia del sector "Residencial – Comercial – institucional" lo tenemos con la incidencia de la tormenta "Filomena" en enero de 2021, que produjo que durante varios días apenas circularan vehículos privados por el término municipal de Madrid. Aun así se produjo la activación del protocolo anticontaminación tras rebasar los niveles de dióxido de nitrógeno.

El tráfico y el transporte se paralizó durante el fin de semana 8-10 de enero, poco a poco la actividad de la ciudad se fue recuperando, con ausencia de la apertura de colegios e institutos y un número de desplazamientos en vehículo privado muy reducido siguiendo las recomendaciones de las autoridades.

Las temperaturas mínimas del orden de -7 / -15 °C produjeron un uso más intensivo de las calefacciones de todo tipo y chimeneas de leña y la contaminación en la zona central se disparó para el fin de semana del 16-17 de enero con valores fuera de los recomendados.

El primer día laborable tras la histórica nevada dejó tan pocos desplazamientos en la región como los que hubo cuando el Gobierno central ordenó el confinamiento de todos los ciudadanos para combatir la expansión de la pandemia. Esto supuso descenso medio del 65% en la movilidad de la hora punta del lunes 11 de enero por la mañana. Este volumen de viajes fue aproximadamente la mitad de los registrados en una semana laborable antes de la irrupción de la pandemia, y un 40% inferior al registrado en el último lunes de diciembre previo a los periodos festivos navideños, y la caída en términos porcentuales fue incluso superior a la del fin de semana.

Tras la histórica nevada, que limpió el aire de la capital, el menor tráfico rodado de estos días apunta a que la calefacción y las chimeneas de leña fueron sido el principal emisor en este episodio, dadas las bajas temperaturas de estos días. El resultado es que en la semana con menos movilidad en coche desde el confinamiento la contaminación no dejó subir, por tanto el vehículo privado no es el único responsable de la contaminación.

- SÉPTIMA. Falta de claridad en el número de vehículos afectados y su distribución por categorías.

En diciembre de 2019 el Ayuntamiento de Madrid realizó una campaña informando a los propietarios de vehículos sin distintivo ambiental que no podrían aparcar en zona SER a partir del 1 de enero. Esta medida afectaba a unos 42.000 vehículos según informó el Ayuntamiento de Madrid.

Sorprendentemente en la “memoria inicial de análisis del impacto normativo de la ordenanza por la que se modifica la ordenanza de movilidad sostenible, de 5 de octubre de 2018” y en el expediente 1 que acompaña al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 se dice que “Los datos facilitados por la DGT del Ministerio del Interior han permitido determinar que el número de **turismos** censados a diciembre de 2019 en el municipio de Madrid con la categoría ambiental “A” según potencial contaminante es de **315.477 vehículos**”

Con lo cual uno de los dos datos es erróneo y las decisiones que se tomaron en años anteriores podían no haber estado justificadas debidamente, por lo que solicitamos al Ayuntamiento que aclare urgentemente cual es el parque de vehículos realmente afectado a diciembre de 2020 por las medidas que pretende imponer.

Según los datos estimados reflejados por el estudio de 2018 “Impacto en el transporte de las medidas para mejorar la calidad del aire en las ciudades aplicación a las restricciones por categoría de motor” en 2017 el porcentaje de turismos sin etiquetado DGT sobre el total era del 31,89%, el de motocicletas el 26,96%, autobuses no EMT 29,95%, vehículos ligeros de transporte el 34,88%, y vehículos pesados el 49,52%. Realizando una extrapolación lineal, las estimaciones de este estudio fijaban para 2025 el porcentaje de turismos sin etiquetado DGT sobre el total en el 7,12%, el de motocicletas en el 12,82%, autobuses no EMT 0%, vehículos ligeros de transporte en el 14,66%, y vehículos pesados en el 39,13%.

Según estudios del Ayuntamiento reflejados en la “memoria inicial de análisis del impacto normativo de la ordenanza por la que se modifica la ordenanza de movilidad sostenible, de 5 de octubre de 2018.”:

“se estima que en 2024, un año antes de la limitación de circulación a los vehículos empadronados en el Registro de Vehículos de la DGT en la ciudad de Madrid con categoría ambiental “A”, tan sólo quedarían censados en la ciudad de Madrid 22.803 turismos de esta categoría, lo que supondría un 1,5% del total del parque móvil estimado.”

“Por otro lado, a efectos de analizar el impacto sobre la movilidad de la creación de “Madrid ZBE” debe tomarse en consideración que muchos de estos vehículos estarían en desuso. Según datos de la DGT un 6% de los vehículos censados en España no tiene superada la ITV, mientras que según el Fichero Informativo de Vehículos Asegurados (FIVA) un 8% no dispone de seguro, por lo que los vehículos afectados por tales circunstancias no pueden circular.”

“Se prevé que para 2025 el porcentaje de viajes en automóviles turismo con clasificación ambiental “A” que circularían por la ciudad de Madrid supondrían el 4,9% del total en el escenario tendencial, es decir, sin medidas proactivas para acelerar el cambio.”

Como ya hemos comentado, el porcentaje de vehículos sin distintivo ambiental que realmente circulan por el término municipal de Madrid como vehículo de diario es realmente bajo. Al analizar los datos del parque circulante de Madrid se encuentran diferencias entre el parque circulante y el parque matriculado. Esto es, el parque matriculado tiene mayor antigüedad que el parque verdaderamente circulante. De esta forma, de acuerdo con los datos del muestreo realizado por el Ayuntamiento en el año 2013, aproximadamente un 27% de los vehículos circulantes no dispondrían de etiquetado de la DGT, sin embargo, de acuerdo con el análisis cruzado de las matriculaciones de la DGT correspondientes a la Comunidad de Madrid, ese mismo porcentaje ascendería a un 34% aproximadamente, por lo tanto, hay un 7% de diferencia sobre el total de los vehículos entre el parque circulante y el parque matriculado. Muchos de estos vehículos son de coleccionismo y se utilizan solamente en fines de semana y festivos, principalmente por carreteras fuera del término municipal de

Madrid y no recorriendo de media más de 1.500 km al año, por lo que su incidencia en la contaminación del municipio de Madrid es insignificante, y más aun en el caso de motocicletas y ciclomotores.

Hay un porcentaje de estos vehículos sin distintivo ambiental que se utilizan como “vehículos de diario” para desplazarse a trabajar por personas que lo necesitan para acceder o realizar su trabajo, a su centro de estudios, para realizar compras en centros comerciales, por que no tienen recursos para renovar su vehículo, o por que dada su esperanza de vida realizar un desembolso extra es innecesario.

Consideramos que hay dudas respecto a la cifra de vehículos sin etiqueta ambiental que maneja el Ayuntamiento, y solo se hace mención a los turismos en los documentos presentados, por lo que solicitamos que se proporcione la cifra total de vehículos censados en el municipio de Madrid junto con un desglose del numero de vehículos a motor sin etiqueta ambiental afectados por la normativa clasificados según su categoría, ya que no todos son turismos, recordamos al Ayuntamiento que estos vehículos también tienen distintivo ambiental: Ciclomotor, Motocicleta, Motocarro, Automóvil de tres ruedas, Autobús o autocar, Camión y Furgón/Furgoneta.

Solicitamos una aclaración de que va a suceder con los vehículos agrícolas que tengan que realizar desplazamientos cortos por vías urbanas del término municipal y carezcan de distintivo ambiental.

Esta actualización para poder tomar decisiones con datos reales y actuales debería incluir también un desglose de número de vehículos total por año de matriculación y tipo de vehículo.

- OCTAVA. Defectos en el estudio de impacto presupuestario al no considerar la reducción de ingresos por concepto del IVTM ; desproporcionalidad del gasto de las medidas propuestas en relación al parque de vehículos afectados ; Ausencia de estudio del impacto económico del mayor uso del transporte público,

Consideramos que existe un defecto grave en los apartados de la memoria inicial de análisis del impacto normativo de la ordenanza por la que se modifica la ordenanza de movilidad sostenible, de 5 de octubre de 2018 y en los del Expediente 1 que acompaña a la modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de Madrid, ya que ni en el apartado “6.3.3 Resumen del impacto presupuestario en materia de gastos” ni en el “6.3.4 Resumen del impacto presupuestario en materia de ingresos” hay una evaluación de la perdida de ingresos que supondría para el Ayuntamiento en concepto de recaudación por el cobro del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM) el prohibir totalmente la circulación de vehículos sin etiqueta ambiental en todo el termino municipal, por tanto la memoria económica presentada esta desvirtuada y no se ajusta la realidad.

Hay que tener en cuenta que hay muchos propietarios con varios vehículos sin etiqueta ambiental como coleccionismo y si lo matriculan como vehículo histórico estarían exentos del IVTM, y otros tantos ya tienen un coche de diario con etiqueta ambiental y no comprarían coches nuevos para sustituir a los que se les quiere impedir circular, por tanto la reducción de cuotas pagadas del IVTM seria muy significativa.

En enero de 2020 según una de las cifras que baraja el Ayuntamiento es que había 42.000 vehículos sin etiqueta ambiental, esto supone para el Ayuntamiento de Madrid unos ingresos aproximados en concepto de IVTM de 4,3 millones de eur que se dejaría de ingresar. Si tenemos en cuenta la cifra de 315.477 turismos sin etiqueta ambiental que también baraja el Ayuntamiento según los datos de la DGT, esto supondría aproximadamente 34 millones de eur, una cifra que de no ingresarse podría poner en riesgo la sostenibilidad financiera del Ayuntamiento. Y esto sin tener en cuenta el pago del IVTM por parte de propietarios de motocicletas, vehículos ligeros y pesados y otros tipos de vehículos.

Además faltaría analizar el impacto económico del negocio que se genera para los profesionales que viven del sector de la automoción, como talleres, tiendas de repuestos, gasolineras, etc., algunos de ellos negocios

especializados en los vehículos clásicos que tendrían muy difícil su supervivencia y en la actual situación de crisis económica consideramos que el Ayuntamiento debe ayudar a las PYMES impulsando el negocio local y no perjudicarlas con medidas que eliminen una de sus fuentes de ingresos.

Según un estudio del Ayuntamiento de Madrid, en 2019 fueron se produjeron dentro del termino municipal cerca de 114.000 desplazamientos de ciudadanos de fuera de Madrid que utilizaron turismos sin distintivo ambiental, y los desplazamientos en turismos sin distintivo ambiental supusieron un 12,9% del total. Se prevé que para 2025 el porcentaje de viajes en automóviles turismo con clasificación ambiental “A” que circularían por la ciudad de Madrid supondrían el 4,9% del total en el escenario tendencial, es decir, sin medidas proactivas para acelerar el cambio.

Por tanto la implementación de las medidas de control supondrá un gasto innecesario y desproporcionado teniendo en cuenta el reducido tamaño del parque de vehículos al que se pretende prohibir la entrada en determinadas zonas y a partir de 2025 prohibir totalmente su circulación, aunque solo represente un 4,9% del total según estimaciones del propio Ayuntamiento.

Según los estudios elaborados por el Ayuntamiento de Madrid en la “memoria inicial de análisis del impacto normativo de la ordenanza por la que se modifica la ordenanza de movilidad sostenible, de 5 de octubre de 2018” el coste total de implantación del sistema de control, de accesos a “Madrid ZBE” durante el período 2021-2025 se estima en **18.955.482,80 euros**, a lo que habría que añadir los futuros gastos de mantenimiento, de personal, inversiones, gestión de multas, etc. El sistema de gestión de control de accesos de la ZBEDEP Madrid Central durante el periodo 2021-2025 supondría la asunción por el Ayuntamiento de Madrid de unos costes por valor de 5.864.086,64 de euros. El coste de implantación del sistema de control, de accesos a la ZBEDEP Plaza Elíptica durante el período 2021-2025 se estima en 1.900.000 euros.

Solo en 2021 la instalación de 100 cámaras en la M-30 para controlar la entrada de los vehículos sin etiqueta ambiental de la DGT supondrá 3,8 millones de euros, un dinero que en esta época de crisis económica y social y de necesidad sanitaria se podría dedicar a finales más útiles.

Así mismo consideramos que estas medidas tienen un fin recaudatorio y confiscatorio, ya que de acuerdo a la previsión de ingresos por sanciones del ayuntamiento, que perjudica especialmente a los propietarios con rentas bajas que no puedan renovar su vehículo, el costo del proyecto no solo se cubriría con las multas por diferentes conceptos sino que habría superávit:

Ingresos derivados de las sanciones por incumplimientos de acceso a “Madrid ZBE”. 2022-2025 21.579.530,00 €

Ingresos derivados de las sanciones por acceso y circulación indebida en la ZBEDEP “Madrid Central” 2021-2025 229.186.440,00 €

Ingresos derivados de las sanciones por acceso y circulación indebida en la ZBEDEP “Plaza Elíptica” 2022-2025 7.369.270,00 €

Recordamos que es constante la doctrina jurisprudencial sobre la incorporación de la memoria económica detallada al procedimiento de elaboración de toda norma reglamentaria, hasta el punto de que su omisión en el trámite de elaboración y aprobación ha venido siendo considerado como vicio determinante de la nulidad de la disposición general o reglamentaria.

Según indica el propio Ayuntamiento de Madrid en la “memoria inicial de análisis del impacto normativo de la ordenanza por la que se modifica la ordenanza de movilidad sostenible, de 5 de octubre de 2018.” Las restricciones a los vehículos sin etiqueta ambiental supondrán un mayor uso del transporte público:

“Por lo que se refiere a los desplazamientos de los residentes del municipio, se han considerado los porcentajes de reducción del parque de vehículos con categoría ambiental “A” definidos en el apartado 1.2.

Además, se ha realizado una estimación de las personas que conduzcan los vehículos afectados por la medida que optarían por usar el transporte público en vez de adquirir, arrendar o arrendar financieramente un nuevo vehículo. En este sentido, **se ha considerado que un 62% de dichos conductores utilizaría el transporte público** según publicaciones recientes sobre el impacto de iniciativas similares. Además, **se prevé que hasta 92.000 desplazamientos acabarían realizándose en transporte público** al haber un importante segmento de población que optaría por dicho cambio modal.”

Dicho incremento supone mayores gastos en la red de transporte público tanto en refuerzo de personal, vehículos, limpieza, mantenimiento, etc. que deberían ser evaluados para conocer el coste real del proyecto.

- NOVENA. Dificultades de adaptar la flota para el transporte de mercancías de largo recorrido y posibles problemas de desabastecimiento.

Se habla mucho de emisiones del coche particular, de los taxis en las ciudades, pero no hay que olvidar que una parte importante de las emisiones que provoca la movilidad corresponde al transporte de mercancías. Existe una amplia gama de turismos eléctricos en el mercado y las furgonetas eléctricas para el reparto de “última milla” empiezan a estar operativas en las grandes ciudades. El gran paso ahora es electrificar el transporte por carretera, algo quizás viable para el transporte regional pero no para el de larga distancia, dada la autonomía máxima de 300 km que bajaran los fabricantes de camiones de gran tonelaje movidos exclusivamente por electricidad y con baterías.

Los sistemas de propulsión “ecológicos” todavía son muy pesados y restan carga útil al vehículo. Si un vehículo de 3.500 kg de MMTA puede pesar alrededor de los 2.800 kg en según qué carrozados, al convertir los fabricantes estos mismos modelos en vehículos ECO / CERO mediante sistemas de propulsión a gas, eléctricos o híbridos, se les está sumando alrededor de los 200 kg. Un peso que se convierte en un lastre que inhabilita a los vehículos para rendir en una jornada de trabajo.

Si el objetivo es obligar que haya flotas de vehículos para transporte “ecológicos” se deberá de tener en cuenta el coste económico y social de la renovación del parque automovilístico, que afectaría especialmente a las personas y operadores del sector transporte con menos recursos. A causa de estas medidas también se puede producir un efecto negativo en el transporte de mercancías. Dado que el diésel es el combustible más utilizado para el transporte de mercancías y el transporte masivo por carretera, estas medidas pueden desalentar el movimiento de vehículos pesados dentro de la ciudad, lo que podría traducirse en una pérdida de competitividad en las ciudades donde se apliquen las acciones. Por otra parte, estas medidas afectarían a corto plazo a las empresas situadas dentro de las zonas restringidas, aumentando considerablemente sus costes logísticos. Si los vehículos diésel ya no pueden alcanzar sus puntos de destino, se deberían considerar otras soluciones —como la inversión en otro tipo de vehículos. Puesto que los costes de estas soluciones se computarían directamente en los gastos logísticos, los pequeños comercios y las PYME, que disponen de menos recursos, se verían más afectados

Por tanto en la actualidad tenemos una flota de camiones en parte no adaptada, hay una inexistencia de vehículos “eco” para grandes camiones que realizan transporte de largo recorrido, y estas trabas e imposibilidad de circular para unos vehículos específicos y muy necesarios puede ocasionar el desabastecimiento de lugares como Mercamadrid, que a su vez distribuyen al pequeño comercio minorista y hostelería, y de las grandes superficies comerciales.

Como ya hemos mencionado anteriormente, en la situación de crisis económica actual resulta imprudente y arriesgado para su viabilidad obligar a las empresas de transporte a renovar su flota en un plazo tan corto para poder trabajar.

Según un estudio de 2005 en Londres, si se estableciera un tiempo de margen considerable para cumplir con las exigencias técnicas para los vehículos, muchos operadores tendrían flexibilidad para la introducción de estos requisitos en su estrategia de renovación de flota (reduciendo en gran medida los costes extra). No obstante, esta situación es más perjudicial para compañías con flotas pequeñas ya que éstas tienden a alargar el periodo de renovación de flota como también lo hacen las de vehículos más especializados. Algunos de estos pequeños operadores incluso se plantearían dejar el negocio mientras que la mayoría trasladarían los costes al cliente. De este estudio de percepción, también han salido a la luz otros costes a priori menos evidentes. Dentro de estos, se pueden mencionar la pérdida de valor residual de los vehículos que no cumplan con los requisitos de la normativa, problemas con los contratos para aquellas empresas que alquilan sus vehículos, la pérdida de dinero que supondría el tiempo que un coche permanece en el taller para adaptarlo a los estándares o el hecho de que si la zona de bajas emisiones se fuera extendiendo geográficamente los operadores perderían gran parte de su flexibilidad a la hora de redistribuir de flotas.

La transición a un transporte más sostenible dependerá en gran medida en hacer que el cambio sea lo más gradual, asumible económicamente, y efectivo posible para que las empresas de transporte puedan comenzar a adaptarse al cambio. Vender camiones de hidrógeno sin que exista una red de puntos de recarga, no tendría el menor sentido. Las nuevas soluciones ofrecidas en el mercado deberían ser libres del uso de combustibles fósiles y permitir a los transportistas alcanzar los niveles necesarios de rentabilidad y productividad con sus flotas “cero emisiones”, e ir acompañadas de un despliegue de infraestructuras que permitan esta evolución paulatina, pero imponer restricciones a corto plazo solo puede contribuir a crear un problema.

- DÉCIMA. Defectos en el estudio de impacto presupuestario respecto a los ingresos derivados de la nuevas zonas SER, y ausencia de consulta a las Asociaciones de Vecinos donde se pretenden implantar nuevas zonas SER.

En la modificación de la ordenanza de movilidad sostenible propuesta se establece:

2.- Se regula la ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante la modificación del anexo I, para 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. La implantación efectiva del SER en las zonas, barrios y distritos contemplados en la disposición en transitoria quinta deberá llevarse a cabo antes del 31 de diciembre de 2025.

“Disposición transitoria quinta. Ampliación del Servicio de Estacionamiento Regulado.

El Ayuntamiento de Madrid implantará de forma efectiva el SER antes de 31 de diciembre de 2025 en las siguientes zonas, barrios o distritos del AER del anexo I [...]

Se estima que la ampliación del AER en las zonas, los barrios y distritos incorporados al anexo I regulador del AER, concretados en la disposición transitoria quinta, supondrá la implantación efectiva del SER en 75.000 plazas de estacionamiento en superficie en las vías públicas municipales antes de 31 de diciembre de 2025. [...]

Se estima que una vez implantado el SER en todo el ámbito territorial definido en la disposición transitoria quinta **el coste aproximado de gestión del servicio de estacionamiento regulado ascendería a 30 M de euros anuales.**

En el momento de redacción de la MAIN **no resulta posible estimar los ingresos que se derivarían de la gestión del SER** porque se desconoce el momento a partir del cual empezarán a estar operativo en cada una de las diferentes zonas, barrios y distritos incluidos en la redacción que el proyecto daría al anexo I de la OMS, ni la

tipología concreta que se establecerá en cada una de ellas (azul, verde, alta rotación...) que determina sustancialmente los ingresos que se derivarían de su gestión.

Por idéntico motivo **no puede estimarse los ingresos que se derivarían de la creación de la figura de las “plazas de alta rotación” del SER**, cuyos ingresos vendrán determinados por la ubicación concreta, las necesidades y la demanda de estacionamiento del entorno, la fecha de su implantación efectiva en cada vía pública y el tiempo anual que se mantenga en servicio. A mayor abundamiento no puede estimarse los ingresos futuros sobre una tasa cuya cuantía se desconoce por depender de la oportuna modificación de la OFSER.

La zona SER existe en Madrid desde el 1 de noviembre de 2002, por tanto consideramos que el Ayuntamiento tiene datos históricos suficientes como para poder hacer una estimación de los ingresos derivados de la imposición de nuevas zonas SER, y no aportar una estimación de ingresos supone desvirtuar la memoria económica, ya que si los gastos fueran muy superiores a los ingresos reales se podría poner en riesgo la sostenibilidad financiera del Ayuntamiento.

Así mismo queremos manifestar que la creación de estas nuevas zonas SER supondría una limitación más a la libertad de circulación de los vehículos sin distintivo ambiental, ya que según la normativa actual:

“Prohibición general de estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental (vehículos de categoría A) en las plazas del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER).

Los Residentes podrán estacionar sus vehículos sin distintivo en su propia Área de Estacionamiento Regulado siempre y cuando hayan sido adquiridos con fecha anterior al 30/11/2018.”

“La prohibición general de estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado entrará en vigor a partir del 1 de enero de 2020, con las siguientes excepciones:

a) Residentes en su respectiva Área de Estacionamiento Regulado, hasta el 31 de diciembre de 2024.”

Es decir que en estas nuevas zonas SER los propietarios de vehículos sin distintivo ambiental solo podrían aparcar en la vía pública en las plazas verdes de estacionamiento regulado del barrio donde esté empadronados previo pago de la tarjeta de residente, circunstancia que influye gravemente en la movilidad de estos vehículos que ya tienen prohibido aparcar dentro del área de la M-30 si sus propietarios no son residentes en la zona.

En el apartado de “exposición de motivos” en ESTUDIOS AMPLIACION DEL SER del Expediente 2, en todas las nuevas zonas donde se pretende implantar la zona SER, se comienza con la misma frase “Se decide abordar el estudio del estado del aparcamiento en el barrio de XXX a partir de las solicitudes recibidas en el Ayuntamiento **por parte de representantes de vecinos** de la zona ante la enorme dificultad de estacionamiento que sufren los residentes de la zona.”

Nos resulta muy curioso que todas las asociaciones de vecinos se hayan puesto de acuerdo en lo mismo.

Además no identifica quienes son esos representantes, a cuantos vecinos representan, ni la naturaleza de la petición, pues una cosa es manifestar el problema de aparcamiento y otra es solicitar una zona SER sin barajar otras alternativas, como, por ejemplo, no reducir sino añadir plazas de aparcamiento en superficie, o crear plazas de aparcamiento subterráneo o aparcamientos disuasorios cerca de transportes públicos.

Asociaciones de vecinos con las que estamos en contacto como la Asociación de Vecinos de Pinar de Chamartín indican que respecto la zona SER que se pretende implantar en sus barrios, como en el barrio de Costillares, las actuaciones se ha hecho de espaldas a su Asociación, en contra de todas las manifestaciones anteriores de los responsables municipales y sin pedirles siquiera opinión al respecto.

A esa Asociación el anterior Ayuntamiento intentó vincularlos con la introducción del SER en el Pinar de Chamartín, les explicaron que era un asunto que dividía los residentes del barrio y con frecuencia en posiciones encontradas (muy a favor o muy en contra) por lo que lo único que les pidieron era que el Ayuntamiento

preguntara a los vecinos, directamente o a través de los presidentes de sus comunidades. Esto se trató con los grupos municipales que estaban en la oposición entonces y que hoy gobiernan y también les dijeron que por favor informaran de lo que se fuera preparando al respecto. Y estos dos grupos municipales que ahora gobiernan, ni siquiera se lo han comentado a esta asociación en ningún momento.

El Ayuntamiento ha dicho que lo están haciendo a petición de los vecinos, cuando no se ha contado para nada con ellos, es más insistieron numerosas veces en que no moverían ficha sin preguntar a los vecinos antes, y ahora presentan estas medias sin avisarles previamente, con lo que resulta muy triste que un Ayuntamiento que presume de contar con los vecinos caiga en contradicciones que no le benefician nada.

Más aún, en el programa que se les presentó en su momento para las elecciones el punto estrella para este problema eran los "aparcamientos disuasorios", como el que se inauguró en mayo de 2021 en la zona de Fuente de la Mora. Y ahora plantean una zona SER sin esperar a los resultados ni tratar de optimizarlo.

Apreciamos también una ausencia de la estimación de "Ingresos derivados de la modificación de la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público local por la modificación del artículo 201.3.f) propuesta por el proyecto normativo."

- UNDECIMA. Ausencia de una evaluación del impacto de la circulación en vías alternativas si se prohíbe la circulación por la A42 en plaza elíptica y en la M-30, y en todo el término municipal

Según se indica en la "modificación de la ordenanza de movilidad sostenible de Madrid"

La ZBEDEP "Plaza Elíptica" se rige por los siguientes criterios de acceso y funcionamiento que se aplicarán conforme a las normas de gestión establecidas en el anexo

IV:

b) Se prohíbe a los vehículos con clasificación ambiental "A" el acceso y la circulación por el interior del espacio delimitado por el artículo 23.bis.2, **incluyendo el tramo de la autovía A-42** comprendido dentro de dicho perímetro.

Expediente 1

INFORME DE COMENTARIOS

En el anteproyecto de ordenanza se permite acceder y circular en esta zona a vehículos con distintivo ambiental "B" o "C", en este sentido **se sugiere que se valore la limitación del acceso y la circulación, al menos, a los vehículos con distintivo "B"**. En el mismo sentido a los vehículos con Masa Máxima Autorizada superior a tres mil quinientos kilogramos que no se dediquen al transporte público de viajeros.

Por otro lado, se considera que puede ser conveniente estudiar la ampliación de la superficie ocupada por esta ZBEDEP, ya que, entre otros aspectos, una zona de escasa superficie puede provocar un efecto de "cambio de ruta" en los vehículos, que bordearían la zona, consiguiendo el efecto no deseado de aumento de emisiones y por tanto del empeoramiento de la calidad del aire.

Expediente 2

Dado que la prohibición de circulación se circunscribe a los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", la regulación de "Plaza Elíptica" tendría en el 31 de diciembre de 2024 una fecha esencial que supondría su absorción por "Madrid ZBE". **No obstante, en caso de que resultara necesario para**

lograr el cumplimiento de las razones de interés general que motivan su creación, la ZBEDEP “Plaza Elíptica” permitiría introducir aquellas restricciones adicionales que en el futuro resultaran imprescindibles, mediante norma reglamentaria a través de la oportuna modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible.

Disposición transitoria primera. Requisitos ambientales generales para la circulación de vehículos en Madrid ZBE.

2. Sin perjuicio de las prohibiciones y limitaciones específicamente establecidas, tanto en las ordenaciones de carácter permanente de las respectivas ZBEDEP, como en las ordenaciones temporales que se adopten en aplicación de los artículos 25 y 35, la prohibición general de circulación de los vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE regulada en el artículo 21, se aplicará en los siguientes términos transitorios:

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.

SEGUNDO.- DELIMITACIÓN DE LOS ANILLOS DE APLICACIÓN TRANSITORIA DE MADRID ZONA DE BAJAS EMISIONES.

El ámbito territorial de Madrid ZBE está constituido por la totalidad de las vías públicas urbanas del término municipal de la ciudad de Madrid. A efectos exclusivamente de la aplicación del régimen transitorio previsto en el apartado 2.b) de la disposición transitoria primera se distinguen los siguientes anillos representados para facilitar su conocimiento en el plano incluido a continuación: anillo interior de M-30; anillo de la M-30; y anillo entre el límite exterior de la M-30 y el límite del término municipal.

Además de prohibir la circulación de vehículos sin etiqueta ambiental en esta zona, se deja abierta también la posibilidad de restringir la circulación de los vehículos con etiqueta B u a otros en el futuro.

La prohibición de circular en este tramo de la A-42 supondrá el desplazamiento del tráfico a otras vías de alta capacidad como la A4, la M-40 o las avenidas de los Poblados, de Córdoba o de Andalucía, o por calles como Vía Lusitana pudiendo producirse más atascos de los habituales y teniendo una incidencia negativa en la contaminación, por lo que las medidas establecidas no solo no paliarían la situación sino que la agravarían siendo por tanto contraproducentes. A este respecto no se adjunta ningún estudio por parte del Ayuntamiento, pudiendo generar un problema de tráfico considerable y una limitación de libertad de circulación a cientos de miles de conductores si se amplía a los vehículos con etiqueta B.

Más grave aun consideramos que no se aporte ningún estudio sobre la incidencia de las prohibiciones paulatinas de circular dentro de la M-30, en la propia la M-30 y dentro del todo el termino municipal especialmente para los propietarios de vehículos que no estén inscritos en el Padrón del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM) del Ayuntamiento de Madrid.

La importancia de la M-30 para los habitantes de Madrid y sus visitantes radica en que es la autopista con la mayor intensidad de tráfico de España, una vía de comunicación rápida de norte a sur y de este a oeste, por la abundancia de entradas y salidas a la vía; así como también porque parte de su recorrido se hace de forma subterránea, por debajo del río Manzanares, con una intensidad de circulación media de más de trescientos mil vehículos diarios, lo que la convierte en la vía más transitada de España

La función inicial de la M-30, que era la de distribuir el tráfico metropolitano y reducir las travesías por las calles interiores de la almendra central mediante el apoyo de los accesos radiales se ha reducido en parte por la creación de la M-40, M-45 y M-50 , que asumen el papel distribuidor del área metropolitana.

Dentro de la almendra central limitada por la M-30, en 2008 se encontraba un tercio de la población del municipio, pero también casi dos tercios del empleo en Madrid – 57% -, por lo que es evidente la fuerte dependencia que todavía tiene todo el área metropolitana respecto al centro de la capital, y prohibir su uso a determinados vehículos derivaría el tráfico hacia la M-40, M-50 o calles como Arturo Soria.

Solicitamos que se presente una evaluación del impacto de la circulación en vías alternativas si se prohíbe la circulación por la A-42 en plaza elíptica y en la M-30.

Dentro del planteamiento del Ayuntamiento de Madrid de prohibir la circulación de vehículos sin etiqueta ambiental por fases hasta 2024 y totalmente dentro del término municipal de Madrid a partir de 2025 no tienen cuenta la dificultad logística y el coste en tiempo y dinero que supondrá para los particulares y transportistas.

Todas las autopistas de circunvalaciones actuales, M-30, M-40, M-45 y M-50 tienen tramos que están dentro del término municipal.

Analicemos algunos trayectos en condiciones ideales sin atascos para ver la incidencia que tendría para un ciudadano que se desplace con un turismo sin etiqueta ambiental, o para un transportista con vehículo sin etiqueta el no poder entrar dentro del término municipal de Madrid

Una ruta en sentido norte sur de la península viniendo de la A1 que pase por Alcobendas y Pinto para continuar por la A4

- Utilizando la M-30: duración 27 min, distancia recorrida 38,8 km
- Utilizando la M-50: duración 38 min, distancia recorrida 59,5 km
- Utilizando los tramos de m50 que no pasan por Madrid: duración 1 h 1 min, distancia recorrida 75,2 km
- Sin utilizar ninguna autopista que pase por Madrid: duración 1 h 20 min, distancia recorrida 81,8 km.

Aumento de la duración del recorrido 103,7%. Aumento de la distancia recorrida 110,82%

Una ruta en sentido noroeste - sureste de la península viniendo de la A6 que pase por Las Rozas y Perales de Tajuña para continuar por la A3

- Utilizando la M-30: duración 40-55 min, distancia recorrida 60,9 km
- Utilizando la M-50: duración 50 min - 1 h , distancia recorrida 80,9 km
- Utilizando los tramos de m50 que no pasan por Madrid: duración 55 min - 1 h 5 min distancia recorrida 77,2 km

Aumento de la duración del recorrido 37,50%. Aumento de la distancia recorrida 26,77%.

Una ruta en sentido Sureste - Noroeste de la península viniendo de la A5 que pase por Navalcarnero y Alcalá de Henares para continuar por la A2

- Utilizando la M-40: duración 45 min - 1 h, distancia recorrida 68,7 km
- Utilizando la M-50: duración 50 min - 1 h 5 min , distancia recorrida 78,9 km
- Utilizando los tramos de m50 que no pasan por Madrid: duración 1 h 15 min - 1 h 20 min , distancia recorrida 92,0 km

Aumento de la duración del recorrido 35,33%. Aumento de la distancia recorrida 22,67%

Además de la dificultad de seguir estrictamente estas rutas fuera del término municipal de Madrid, y el coste en dinero por mayor uso de combustible y el coste en tiempo, el recorrer más kilómetros supone que los vehículos estarán durante más tiempo emitiendo gases a la atmósfera en la periferia del municipio, lo cual va en contra de la postura general del Ayuntamiento de Madrid en todos los documentos presentados de reducir las emisiones de los vehículos, a parte de que, como hemos comentado anteriormente en estas alegaciones, suponen una restricción a la libertad de circulación de personas, bienes y mercancías y del uso de la propiedad privada.

- DUODÉCIMA. Ausencia de una evaluación del impacto en los rodajes cinematográficos de las medidas propuestas, y la reducción consiguiente de ingresos para las arcas municipales.

La Disposición transitoria primera no establece ninguna excepción para los vehículos utilizados en la vía pública o privada en rodajes de producciones cinematográficas, lo que en la práctica impediría realizar y ambientar rodajes con vehículos cuyas escenas recreen periodos anteriores a 2006, fecha límite para obtener el distintivo ambiental de la DGT.

En una serie o película ambientada en un entorno urbano los vehículos son indispensables para el desarrollo de las acciones de los protagonistas, tanto para ser conducidos, interactuar con los actores y actrices o servir de ambientación para recrear una época o lugar.

Según datos del Ayuntamiento de Madrid en 2018 el total de las autorizaciones de rodaje otorgadas significaron un ingreso de 335.688 euros en 2018 y en 2019 de 237.155 euros, rodándose en 2019 al menos 35 películas. La entidad del Ayuntamiento "Madrid Film Office" asistió en 2019 a 287 proyectos audiovisuales en labores de producción, de ellos 193 nacionales y 94 internacionales.

Entre los Acuerdos de la Villa del Ayuntamiento de Madrid, se recoge como medida propuesta por la Mesa de Economía, Empleo y Turismo la medida MEEyT.GT1.008/177 adoptada por el grupo de trabajo de Economía, Turismo, Industria y Comercio consistente en la puesta en marcha de un nuevo plan industrial que comprenderá acciones de apoyo a las industrias creativas y de contenidos digitales, como generadores de actividad económica, creación de empleo y generación de valor añadido y de talento en la ciudad.

"Una de las finalidades de la Oficina de Partenariado y Marca Madrid, adscrita a la Coordinación General de Economía, Comercio, Consumo y Partenariado es promocionar la imagen de Madrid a nivel nacional e internacional. Es indudable que el sector audiovisual es una excelente vía para la promoción de Madrid y para atraer y mantener el talento, el turismo, la inversión y, por ende, propiciar el desarrollo económico de la ciudad.

Promocionar la imagen de Madrid como plató cinematográfico, mediante el cine y otros medios audiovisuales, así como fomentar el rodaje de grandes proyectos cinematográficos en la ciudad y potenciar su promoción, distribución y difusión permitirá, sin duda, lograr ese objetivo al proyectar su imagen hacia el exterior a través de la presencia de sus localizaciones, paisajes, tradiciones, cultura y talento en obras y eventos audiovisuales, así como la atracción de figuras destacadas del cine a nivel internacional, promoviendo las visitas, posteriores filmaciones por parte de productores, directores, guionistas o intérpretes de reconocido prestigio"

Por ello resulta contradictorio que se busquen fomentar los rodajes en Madrid como forma de promoción de la ciudad y fuente de ingresos, y al mismo tiempo se ponga trabas para que se puedan llevar a cabo sin inconvenientes ni limitaciones y dificultando la recreación de determinadas épocas.

- DECIMOTERCERA. Ausencia de consideración de los vehículos clásicos e históricos como patrimonio histórico y los eventos que generan

En ninguno de los documentos presentados por el Ayuntamiento se hace mención a la importancia de preservar los vehículos clásicos e históricos como parte del patrimonio histórico, por el contrario la idea general que se desprende es que son una plaga nociva que debe ser eliminada de la circulación.

Solo en la Comunidad de Madrid existen cinco museos dedicados a los vehículos antiguos y clásicos, dos de ellos el Museo de la EMT y el Museo de Bomberos de Madrid de titularidad Municipal.

Existen centenares de clubes de motos, automóviles, vehículos industriales, y antes de la pandemia todos los fines de semana en la Comunidad de Madrid se celebraban numerosas concentraciones, exposiciones, mercadillos, encuentros, festivales, eventos, carreras y marchas con vehículos clásicos e históricos, generando

una actividad económica y de ocio con muchos seguidores, algunos de ellos apoyados por el anterior equipo municipal como el IV Encuentro Solidario de Vehículos Clásicos e Históricos celebrado en 2018.

También en la ciudad de Madrid se celebraban al menos dos grandes ferias: “Classic madrid – salón internacional del vehículo clásico” y “Retromóvil – salón internacional del vehículo de época, clásico y colección”, la feria decana de la capital de España en el sector del automóvil y la motocicleta de colección, celebrada habitualmente en Ifema, con más de 25.000 m2 de superficie y que en 2019 reunió a más de 30.000 personas amantes del motor, siendo uno de los salones de vehículos clásicos más importantes de España. Amigos y amantes del coche y la moto de época acuden a estas ferias para compartir impresiones y comprar y vender recambios que solo se puede conseguir en estos espacios.

Destacar también las distintas actividades y carreras con vehículos clásicos que lo largo del año se celebraban en el Circuito del Jarama – RACE, como “Espíritu del Jarama” que en 2018 reunió a más de 19.000 espectadores durante el fin de semana, o “Jarama Classic” en 2019 con más de 10.000 espectadores.

Estas ferias y eventos de todo tipo permite poner en valor la riqueza y excelencia del patrimonio de automoción que se conserva en España, considerándolos como un objeto coleccionable al tiempo que se impulsa la actividad comercial del tejido empresarial y profesional de este sector.

Es evidente que en la ciudad de Madrid y la región existe mucha afición por el mundo del motor y en especial por los vehículos antiguos, más ahora que en un mundo sediento de ecología, todo lo vintage, sinónimo de reciclaje por naturaleza, es tendencia, por tanto el Ayuntamiento de Madrid debería ser más proactivo en la defensa del patrimonio histórico y no condenar a estos vehículos al desguace, a museos, o a acabar su vida útil en localidades con normativa más amigable.

- DECIMOCUARTA. Ausencia de propuesta de medidas para reducir la contaminación más allá de reducir las emisiones de los vehículos

El debate principal de las acciones a tomar por parte del Ayuntamiento de Madrid se pone en el tráfico. Controlar la entrada de los coches y también las emisiones. Pero, en realidad, ¿es el tráfico el mayor contaminante en las ciudades? En la mayoría de ciudades, el gran contaminante es en realidad la actividad en interiores. Los edificios son los que generan más polución en nuestros centros urbanos. El proceso constructivo y también el uso en todo su ciclo vital es lo que genera más contaminación en las localidades de España. Debido ante todo al elevado consumo de energía para la climatización, que es lo que requiere un mayor consumo en hogares y centros laborales

En los documentos presentados solo se centran en reducir las emisiones de vehículos, no haciendo alusiones a otras fuentes de emisiones como son las calderas, chimeneas de leña, la actividad residencial, el aterrizaje y despegue de aeronaves o el tratamiento y eliminación de residuos.

Tampoco hay alusión a otras formas de reducir la contaminación como plantar árboles y otras especies vegetales. La vegetación tiene una gran importancia de cara a mejorar la calidad del aire, ya que los árboles absorben dióxido de carbono y emiten oxígeno a la atmósfera, de ahí que se les conozca por ser los pulmones del ecosistema. También son particularmente efectivos a la hora de eliminar las partículas en suspensión (PM), formadas por pequeñas cantidades de químicos orgánicos, metales y polvo, emitidas por los vehículos a combustión y las fábricas, las calefacciones, así como en las labores de construcción de edificios

Expertos en contaminación atmosférica del Centro Global de Investigación del Aire Limpio de la Universidad de Surrey en Reino Unido realizaron una amplia revisión bibliográfica de la investigación existente sobre los efectos de la infraestructura verde (árboles y setos) en la reducción de la contaminación del aire. El estudio obtuvo una conclusión primordial: existe una amplia evidencia de la capacidad de la infraestructura verde para desviar y

diluir la contaminación y reducir las concentraciones al aire libre de contaminantes mediante captura directa, es decir, contaminantes que se depositan en superficies vegetales.

El uso de la infraestructura verde como barreras físicas entre nosotros y los contaminantes procedentes de nuestras carreteras es una forma prometedora de protegernos del devastador impacto de la contaminación atmosférica. Siempre encontrando un buen equilibrio entre árboles que purifiquen el aire y no generen demasiado polen.

La elección de materiales de construcción innovadores también podría contribuir a una reducción de los contaminantes. Según expertos del proyecto LIGHT2CAT, si se añade dióxido de titanio al cemento se puede conseguir que los edificios y otras estructuras sean sensibles a la luz, ya que el titanio captura luz solar y promueve reacciones químicas que neutralizan partículas nocivas del aire de los alrededores. El dióxido de titanio también es un ingrediente clave de la pintura Airlite, una patente italiana que promete reducir la cantidad de óxido nitroso, óxido de azufre, amoníaco y monóxido de carbono tanto en interiores como en exteriores. También existen infraestructuras como los pavimentos fotocatalizadores de contaminantes, que reducen hasta un 45% el óxido de nitrógeno.

La utilización de células fotoeléctricas o paneles solares para crear energía a partir de la luz solar en edificios de todo tipo, o la implantación de bombas de calor geotérmicas, que utilizan el calor generado en el subsuelo para calentar edificios, son alternativas viables. En Londres por ejemplo, se aprovechará el calor emitido por la Línea Norte del metro para producir una fuente de calor baja en carbono a los hogares y negocios locales que se encuentren en la superficie de esa línea de metro

- DECIMOQUINTA. Ausencia de estudios que justifiquen las medidas de crear una ZBE en todo el término municipal de Madrid donde no se permita la circulación de vehículos sin etiqueta ambiental, basándose por ejemplo en los resultados de otras ciudades españolas y europeas.

Los únicos datos que se han aportado respecto a la reducción de emisiones fruto de la prohibición de acceso a los vehículos sin etiqueta ambiental han sido de la breve experiencia del discutido y anulado por la justicia Madrid Central, sin embargo no se han considerado las experiencias de implantación de las ZBE en otras ciudades europeas donde se restringe el acceso a los “vehículos contaminantes”, para valorar si su eficacia es real y proporcional a los costes y restricciones que suponen.

Tomaremos como ejemplo estudios relativos a las medidas tomadas en Londres, Milán y Barcelona

Londres

Uno de los estudios científicos que ha analizado con mayor profundidad las políticas para reducir las concentraciones de la contaminación atmosférica en Londres ha sido el llevado a cabo por los autores A. Font y G.W. Fuller (2016). Su investigación, basada en el monitoreo de los contaminantes del aire entre 2005- 2009 y 2010-2014, concluyo que, a pesar de la disminución general del tráfico total entre 2005 y 2014 en la ciudad, los niveles de contaminantes no disminuyeron globalmente como era de esperar.

A pesar de la tendencia general decreciente de las emisiones de contaminantes en Londres durante el periodo 2010-2014, los niveles de emisiones de NO₂ registrados en las estaciones de monitoreo superaban los valores límites de la Unión Europea en 2015. De la misma manera, los valores de CO₂ (periodo 2010-2014) observados no disminuyeron como se tenía previsto con los controles de tráfico, la mejora de la eficiencia de la flota y el aumento de los vehículos con combustibles alternativos. Con esto se deduce que, a pesar de los importantes esfuerzos que ha hecho la ciudad de Londres para mejorar la calidad del aire, los resultados no han sido los esperados. En efecto, **aunque la zona de bajas emisiones haya tenido efectos positivos (disminución o**

estabilidad de las concentraciones anuales de PM10, reducción de las concentraciones de NOx y NO2, reducción del tráfico), estos últimos han sido relativamente pequeños, y frecuentemente no significativos.

Hay que mencionar, además, que es necesario tener en cuenta los costes asociados a la aplicación de las medidas. Por ejemplo, los costes de ejecución anuales y los costes operativos de la zona de baja emisión en Londres en 2008 ascendían a 15,6 millones de euros, mientras que los ingresos generados (multas) se estimaron en 6,4 millones de euros.

Milán

Milán, la principal ciudad del norte de Italia, presenta condiciones de contaminación atmosférica muy críticas tanto para partículas finas como para NOx (M. Chiesa et al., 2014). Reconociendo estos problemas y sus determinantes consecuencias en la salud de la población, se han implementado un conjunto de medidas para la movilidad sostenible y la mejora de la calidad del aire. Dentro de éstas cabe citar un sistema de restricción de tráfico en el centro urbano denominado Ecopass. La zona Ecopass se aplica desde 2012 y prohíbe la circulación de vehículos de gasolina EURO 0 y vehículos diésel con un estándar menor que el EURO IV. Adicionalmente, aplica un impuesto diario a los vehículos diésel con estándares entre EURO IV y EURO VI y a los de gasolina entre el EURO I y el EURO VI. Algunos estudios han encontrado que el establecimiento de la zona Ecopass no reduce las concentraciones de las partículas finas – PM10, PM 2.5 y PM1 (G. Invernizzi et al., 2011). Sin embargo, las restricciones sobre el tráfico introducidas por la zona Ecopass han demostrado ser herramientas potentes para reducir la congestión, disminuyéndola en un 31%.

Una investigación llevada a cabo por M. Chiesa et al. (2014) examinó las consecuencias de las siguientes medidas: restricciones a la circulación para vehículos EURO antiguos, conversión de autobuses diésel a gas natural, restricciones a la circulación para vehículos diésel sin filtros de partículas y la adopción de filtros de partículas para vehículos diésel. El citado estudio evaluó la efectividad ambiental asociada a cada acción, estimada como la disminución anual de contaminantes según la metodología de la Agencia Europea del Medio Ambiente. Por otro lado, estimaba también el coste económico directo de la implantación de estas medidas tanto para autoridades públicas como para particulares. Sin embargo, sólo se evaluaron los costes económicos directos, mientras que los costes indirectos, los sociales y los ambientales no se tuvieron en cuenta. Para la mayoría de las acciones, se estudiaron dos escenarios diferentes que corresponden a un nivel mínimo y máximo de implementación previsto. **Los resultados de este modelo muestran que la instalación de filtros de partículas a los vehículos diésel produce mayores beneficios medioambientales y económicos que la política de desarrollo de la red de transporte público sostenible.**

Barcelona

En junio de 2021 La Agencia de Salud Pública de Barcelona presentó el primer informe de evaluación de la calidad del aire en la Zona de Bajas Emisiones (ZBE), que entró en vigor el primero de enero de 2020 en el área comprendida dentro las rondas de Barcelona. Una medida que tiene por objetivo bajar los niveles de contaminación, con unos valores superiores a los recomendados por la Organización Mundial de la Salud (OMS). Sin embargo, con motivo de la pandemia, a efectos prácticos ha funcionado desde el 15 de septiembre, momento a partir del cual se han aplicado sanciones. Además, en esta primera fase sólo afecta turismos, motocicletas y ciclomotores, mientras que el resto de vehículos (furgonetas, camiones, autobuses y autocares) están exentos. El informe presentado por tanto valora el efecto del cambio de un segmento de vehículos fundamentalmente familiar. Una medida polémica, que ha obligado a muchas familias a cambiar de vehículo aunque funcionaran perfectamente. **La conclusión del estudio es clara: la entrada en vigor de la ZBE hasta ahora no ha implicado ningún cambio significativo en la contaminación.**

Barcelona y el área metropolitana de Barcelona (AMB) tienen unos niveles de contaminación que, desde hace muchos años, superan a menudo los umbrales recomendados por la OMS. En términos de contaminación, hay dos factores fundamentales. Por un lado, el valor total de contaminantes que se vierten al medio. Por otra, la capacidad del medio de diluirlos. Los valores de contaminación varían según la combinación de estos

parámetros. Si se consiguen bajar los contaminantes vertidos a la atmósfera, aunque no varíe la capacidad de dilución, los niveles disminuyen. O, aunque si se vierte la misma cantidad de contaminantes, si hace más aire o llueve -aumenta la dilución-, la contaminación disminuye. Es por eso que los científicos, a la hora de comparar los días, tienen en consideración las condiciones meteorológicas y hacen correcciones para igualarlas. Sin embargo, como las administraciones no pueden determinar cuál será la climatología se centran en disminuir los contaminantes vertidos a la atmósfera.

El informe presentado por la Agencia de Salud Pública de Barcelona, se centra en el dióxido de nitrógeno (NO₂). El tráfico rodado es la principal fuente y aporta un 60% en el área metropolitana. De otro de los contaminantes importantes, las partículas más finas (PM_{2,5}), el tráfico rodado tan sólo aporta un 30%, mientras que el resto es aportado por las industrias, la generación eléctrica fósil y las actividades agrícolas, ganaderas y portuarias, por ejemplo. Los niveles elevados de estos dos contaminantes afectan la salud de toda la población. Por ello, las administraciones se han centrado en acciones que afectan al tráfico rodado. Unas medidas que han tenido un gran impacto en la opinión pública, dado que obligan a cambiar de vehículo, tradicionalmente el segundo gasto más importante de las familias después de la vivienda. Estas políticas han sido especialmente polémicas en Barcelona, donde hay un debate muy vivo sobre la conveniencia o no de reducir espacio al vehículo privado.

En cuanto a la ZBE, se aplica en días laborables entre las 7.00 y las 20.00, en el espacio geográfico interior definido por la ronda de Dalt y la ronda Litoral. Afecta a los municipios de Barcelona, Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat y Sant Adrià de Besòs. Entró en vigor el primero de enero de 2020, aunque de primero sin sanciones, que se debían aplicar a partir de abril.

La medida prohíbe circular todos los vehículos sin distintivo ambiental y, en el futuro, se podría aplicar a los vehículos con distintivo B - los que representa más emisiones dentro del conjunto de etiquetas. Sin embargo, la prohibición de circulación de momento tan sólo afecta turismos de gasolina anteriores al 2000, turismos diesel antes del 2005-2006, y motocicletas y ciclomotores de antes de 2003, todos estos sin derecho de distintivo ambiental. Los camiones, los autobuses y los autocares están exentos hasta enero del 2022. Las furgonetas estaban exentas hasta abril pasado, pero se ha aplicado una moratoria hasta el 2022. Esto es un aspecto fundamental: esta primera evaluación, a efectos prácticos, mide el impacto de haber obligado a las familias, y en menor medida las empresas, a cambiar de vehículo (coche o moto), dado que el resto de vehículos no están afectados en el momento de esta evaluación.

El resultado que se desprende del estudio es que hay menos vehículos “altamente contaminantes” en circulación, pero la misma contaminación. ¿Cómo puede ser?

Hay que tener presente que el objetivo de la ZBE es disminuir la contaminación. La medida del éxito, por tanto, es si lo consigue o no. De momento, el impacto de la ZBE es medible en el parque automovilístico, según los datos presentados por el informe. Si a principios de 2020 en torno al 10% de los vehículos no disponían de distintivo ambiental, esta cifra bajó a la mitad a finales de 2020. Por otra parte, la pandemia ha hecho reducir muy significativamente la movilidad, pero esta afectación no ha sido homogénea: ha afectado mucho más a los turismos que las furgonetas.

En cuanto a polución, el informe constata que la contaminación tiene una ligera tendencia histórica a la baja. Sin especificar las causas, parece que esto va relacionado con la renovación normal del parque automovilístico y la modernización de la industria y las otras fuentes, por lo que se incorporan progresivamente tecnologías menos contaminantes. Un aspecto muy importante es que la pandemia ha hecho disminuir notablemente los niveles de NO₂. Del punto de vista de los objetivos, es una buena noticia. Sin embargo, ¿qué efecto ha tenido la ZBE, descontando la bajada por la pandemia? Para calcularlo, los científicos han comparado la ZBE con una zona de control sin medidas anticontaminación, en el extrarradio de la AMB. Es el mismo principio que se aplica para estudiar la eficacia de las vacunas. A un grupo de personas les proporcionan una vacuna ya un segundo grupo - de características similares al primero- les dan un placebo. Si pasado un tiempo ambos grupos tienen el mismo nivel de contagio, se puede decir que la vacuna no funciona. Y **de acuerdo con esta primera evaluación, el "vacuna" de la ZBE no ha funcionado: los niveles de NO₂ son similares a la ZBE y en la zona de control. Según los datos presentados, cambiar de vehículo familiar no ha servido para hacer bajar la contaminación.**

Serán necesarios más estudios científicos para determinar las causas. Pero **un hecho evidente es que si han sustituido unos vehículos calificados de “altamente contaminantes” y la contaminación no ha bajado, es que en realidad no eran los vehículos que contaminaban de verdad. Las fuentes de la contaminación deben ser otras.**

Una de las críticas recurrentes a las etiquetas ambientales de la Dirección General del Tráfico (DGT) -en las que se basa la ZBE- es que tiene en cuenta las emisiones teóricas, pero no las reales. De este modo, podemos encontrarnos con un vehículo que emita diez partículas por kilómetro recorrido y otro que emita una -por mencionar unas cifras a modo de ejemplo. Sobre el papel, el primer vehículo es más contaminante. Pero si el segundo vehículo, el que emite una partícula, recorre mil kilómetros la semana, mientras que el primero solo recorre diez, nos encontramos con que el vehículo "limpio" ha emitido mil partículas, mientras que el "sucio" ha emitido tan sólo cien. Es decir, que a la hora de la verdad, importan ambas cifras: tanto las emisiones por kilómetro como los kilómetros recorridos. Muchos ciudadanos que se han encontrado obligados a cambiar de vehículo, o que no lo pueden utilizar durante la semana, se han quejado de que sus vehículos no hacen muchos kilómetros en comparación con vehículos de reparto, que circulan todo el día, por ejemplo.

Una segunda clave es que los vehículos sin distintivo han sido sustituidos por vehículos nuevos de combustión, y no eléctricos. El informe califica de residuales los vehículos con etiqueta "eco" (híbridos y de gas) y "cero" (eléctricos), y los sitúa por debajo del 10%. Además, hay que tener en cuenta que los vehículos híbridos enchufables (eco) tienen una autonomía eléctrica muy limitada (50 kilómetros) y nadie controla si circulan en modo combustión o eléctrico. Como son vehículos más pesados por la doble motorización y las baterías, los híbridos enchufables, cuando circulan en modo combustión, consumen más combustible que el mismo modelo que tan sólo tiene motor de combustión -más ligero. Sin olvidar que, a pesar de que después del llamado “dieselgate” las pruebas de emisiones son más fiables, varios estudios han denunciado que las emisiones reales siguen siendo superiores a las certificadas. **Todo ello va en la línea de mostrar que la sustitución de vehículos “más contaminantes” por nuevos vehículos de combustión, que sobre el papel son menos contaminantes, no ayuda a reducir la contaminación.**

Pero seguramente la clave más importante para entender por qué el cambio de los vehículos particulares (coches y motos familiares) no ha servido de nada -por ahora y por el NO 2 - son los vehículos exentos de la ZBE.

Estas exenciones corresponden a los vehículos que circulan más tiempo para la ciudad, por lo que consumen más combustible y, por tanto, emiten más contaminación total. Por un lado, furgonetas, que como hemos visto han sido menos afectadas por las reducciones de movilidad debido a la pandemia. Por otra, camiones y autobuses, que tienen un consumo de combustible muy elevado. Si la implantación de la ZBE hubiera hecho progresivamente en estos dos grupos (furgonetas primero, autobuses y camiones un tiempo más tarde), se habría podido obtener una imagen real de la aportación a la contaminación de estos dos segmentos. Sin embargo, las exenciones acabarán vez para ambos en 2022. Al menos en teoría, porque la aplicación sobre las furgonetas es muy polémica, estos días. Según un estudio del RACC, el 77% de los transportistas no podrán acceder a Barcelona una vez se aplique la ZBE a este sector, que tiene un malestar profundo y acusa a los gobiernos de imponer medidas sin dialogar. Piden una reconversión progresiva y realista, como se había hecho en el sector industrial, por ejemplo. También hacen notar que la media de edad de los conductores es alta. Pensar a comprar un vehículo en medio de una crisis como la actual, con problemas de suministro para fabricar vehículos y una inflación derivada de ello, es bastante difícil o imposible en muchos casos. Pero con una edad cercana a la jubilación, tener que gastar hasta 150.000 euros en un vehículo nuevo -como un camión-, es imposible de amortizar y puede llevar a la ruina.

Como hemos visto, la primera fase de la ZBE no ha tenido efecto sobre el objetivo pretendido, disminuir la contaminación. Sin embargo, ha obligado a muchas familias, autónomos y empresas a hacer un esfuerzo económico considerable, en el caso de poder hacerle frente. La segunda fase puede ser aún más polémica, porque deja fuera de la ZBE prácticamente todo un sector económico, el reparto de mercancías, que es capital para una ciudad que se basa en el pequeño comercio.

Hoy por hoy, las medidas diseñadas no han tenido en cuenta el impacto real sobre la contaminación y los ciudadanos, o han fallado en la estimación. Hay que decir que el equipo de evaluación de la ZBE espera tener una imagen más precisa con el tiempo, porque ahora hay pocos datos. Hay prevista una estimación de las reducciones de emisiones del parque circulante y obtener más información sobre el carbón negro, un contaminante considerado cancerígeno por la OMS y que puede haberse reducido en esta primera fase.

Volviendo al principio, si se quiere reducir la contaminación y no se puede actuar sobre la capacidad de dilución -las condiciones meteorológicas- la única posibilidad es reducir la emisión de contaminantes. Y los vehículos que más contribuyen son los eléctricos 100%. Sin embargo, las medidas tomadas por el Ayuntamiento de Barcelona en este ámbito han sido igualmente polémicas. Hace poco se abandonó la gratuidad de los cargadores públicos -era económicamente insostenible- y se empezaron a cobrar. El problema es que los usuarios se han quejado de unas tarifas muy elevadas, que en algunos casos pueden resultar más caras que la gasolina. Otra medida cuestionada ha sido la prohibición a las empresas privadas de poner cargadores públicos en la calle. Sólo lo puede hacer el ayuntamiento, con una previsión de pocos puntos, y anuncia que en pondrán en aparcamientos públicos de pago subterráneos, pero menos de un millar. Otra decisión que muestra que para el gobierno de la ciudad la electrificación no es una prioridad es el hecho de haberse decantado por los vehículos de gas, un combustible fósil que en cuanto a contaminación no representa una ganancia clara.

Transportes Metropolitanos de Barcelona prevé que a finales de esta década la mitad de su flota funcionará con gas fósil. Haciendo una comparación, en Dinamarca las principales ciudades se han comprometido a comprar autobuses urbanos exclusivamente eléctricos este año. Hace poco, en medio de la polémica por la recogida de basuras en el distrito de San Andrés, el ayuntamiento anunciaba la sustitución de los camiones diesel de recogida para modelos de gas. Hay que tener en cuenta que estos camiones pueden llegar a consumir más de 100 litros de diesel por 100 kilómetros, porque se detienen y ponen en marcha continuamente. Ciudades como Londres han comenzado a sustituir los camiones de basura para modelos eléctricos que, además de no emitir contaminantes, los ciudadanos han destacado que son del todo silenciosos. El ruido es una de las quejas recurrentes en este segmento, especialmente cuando circulan de madrugada.

Serán necesarios más estudios para determinar el efecto de la ZBE, pero ahora mismo no parece la política más adecuada para reducir la contaminación y, en cambio, ha implicado un gasto económico muy importante a familias y empresas, además de polémicas. Y es que la ZBE cumple una de las críticas comunes que hacen los científicos a los políticos: toman primero las medidas ambientales menos eficaces, centrándose en la periferia del problema -solución más fácilmente en vez de atacar el núcleo.

- DECIMOSEXTA. Ausencia de un estudio del impacto ambiental de los nuevos límites de velocidad en vías urbanas

En el Artículo 17 el Ayuntamiento se limita a trasponer las modificaciones de la reforma del Reglamento de Circulación de la Dirección General de Tráfico sin aportar un estudio previo de la incidencia de las reducciones de velocidad fijadas en la congestión del tráfico urbano y las emisiones de los vehículos.

“Artículo 17. Velocidad.

1. Con carácter general, el límite máximo de velocidad a que podrán circular los vehículos por vías urbanas será el establecido en el Reglamento General de Circulación (en adelante, RGC).

2. Salvo regulación específica, u ordenación de un determinado límite de velocidad en la vía o tramo de la misma mediante señalización instalada al efecto, el límite máximo de velocidad será:

a) De veinte kilómetros por hora en vías urbanas que dispongan de plataforma única de calzada y acera.

b) De treinta kilómetros por hora en vías urbanas de un único carril por sentido de circulación. No obstante, cuando estas vías formen parte de la Red Básica de Transportes, se podrá aumentar este límite hasta los cincuenta kilómetros por hora mediante señalización específica, en aplicación de artículo 50.3 del RGC, para fomentar el uso del transporte público colectivo urbano regular de uso general facilitando su mayor velocidad de servicio.

c) De treinta kilómetros en los carriles multimodales definidos en el anexo VI, salvo velocidad inferior específicamente señalizada. En estos carriles los vehículos motorizados deberán extremar la prudencia, mantener las distancias de seguridad con las bicicletas, y con los VMP si se autorizara su circulación, y respetar las normas de convivencia viaria.

d) De cincuenta kilómetros por hora en vías urbanas de dos o más carriles por sentido de circulación. No serán contabilizados, a estos efectos, los carriles reservados para la circulación de determinados usuarios o de uso exclusivo de transporte público.

e) El que disponga la señalización instalada en los accesos de los ámbitos delimitados relacionados en el artículo 19, salvo señalización específica en un tramo de las mismas.

f) El que establezca la señalización fija vertical instalada en los accesos y a lo largo del desarrollo de la vía, tanto de la M-30 como del resto de vías urbanas de alta capacidad cuya competencia corresponda al Ayuntamiento de Madrid. No obstante será de setenta kilómetros por hora en los túneles de las referidas vías.

La norma establece que los ayuntamientos tendrán potestad para modificar estas nuevas velocidades genéricas si lo consideran necesario en zonas concretas, y siempre que, previamente, instalen la señalización que anuncia un límite distinto. Algunos Ayuntamientos ya han dado marcha atrás como el de Ponferrada, en León, que “ha observado que la medida ha supuesto un impacto negativo y una ralentización innecesaria del tráfico” y como el de San Sebastián y Málaga que ya están planteando modificaciones.

Expertos alertan de que los límites de velocidad en ciudad pueden provocar un incremento de los índices de contaminación y tener consecuencias negativas para el medio ambiente. Que los vehículos, especialmente los turismos y furgonetas no puedan pasar de 20, 30 o 50 km/h en función de la vía supone que deben circular la mayor parte del tiempo en marchas cortas. Esto va en contra de los principios de la conducción eficiente que establece como máxima a cumplir circular el mayor tiempo con marchas largas engranadas. La conducción que resulta menos contaminante establece usar la primera velocidad solo para iniciar la marcha y cambiar a segunda a los dos segundos o seis metros, aproximadamente. A partir de ahí, habría que pasar a segunda, a los 2 segundos o 6 metros, aproximadamente; a tercera, a partir de unos 30 km/h; a cuarta, a partir de unos 40 km/h; y a quinta, por encima de los 50 km/h. Supone esto que, en buena parte de la ciudad no pasaríamos tercera.

Al circular en marchas más bajas los niveles de consumo y contaminación suben en gran medida respecto a si se hace en marchas más largas a bajas revoluciones. Por ejemplo, en el caso de un coche de cilindrada pequeña, el consumo puede ser de alrededor de un 10% mayor si va en tercera marcha en vez de en cuarta, tratando de mantener la velocidad lo más uniformemente posible.

Los óxidos de nitrógeno (NOx) se producen sobre todo con temperaturas de funcionamiento del motor elevadas (por ejemplo, conducción estable a alta velocidad), y una menor velocidad suele traducirse en menos emisiones. Sin embargo, las partículas emitidas pueden aumentar al reducir la velocidad, por una peor combustión a temperaturas más bajas, o, al contrario, por aumentar mucho la carga del motor.

A esta misma conclusión se llegó en un estudio del Instituto Politécnico Nacional (IPN) de México. De acuerdo con el informe, reducir la marcha y prolongar el tiempo en hacer un recorrido, aumenta el consumo de combustible y la consiguiente emisión de dióxido de carbono. Desde el Real Automóvil Club Vasco Navarro

incluso van más allá y han afirmado que es "imposible cumplir la limitación" porque según afirman ir a 30 km/h supone practicar "un tipo de conducción totalmente artificial".

Los expertos en mecánica indican que circular a baja velocidad con marchas cortas hace que las partículas contaminantes se acumulen en el sistema de escape del vehículo, especialmente en el filtro de partículas, acumulando una gran cantidad de impurezas y pudiendo llegar a taponarlo produciendo un funcionamiento defectuoso. Esto puede dar lugar al desgaste prematuro de este elemento y, con ello, a un aumento de las emisiones y a una avería. Además la situación se agrava con los sistemas "Start&Stop" de arranque y parada automática que ya prácticamente todos los coches nuevos equipan.

Los nuevos límites de velocidad afectarán de forma diferente los vehículos dado que un función de su tipo de motor hay diferencias, al igual que también influye la forma de conducir. Por ejemplo en un coche que cumpla la normativa Euro V o VI si circula a esa velocidad de forma continuada tendrá problemas para efectuar una auto-regeneración del filtro de partículas, un componente destinado a eliminar la partículas de hollín de la combustión, cuando alcance su punto de saturación. Esta circunstancia se produce por la baja velocidad ya que para su auto-regeneración se requiere circular más deprisa y a un régimen de giro del motor y condiciones que no se dan a esas velocidades. Si esto ocurre será necesario ir al taller para regenerar el filtro y es posible que también sea conveniente efectuar una "descarbonización" del sistema de admisión con mayor frecuencia. Esta situación afecta sobre todo a los coches diésel aunque muchos motores de gasolina de inyección directa también tienen filtro de partículas y por lo tanto se puede presentar el mismo problema.

La forma en que se mueven los vehículos afecta de manera diferente a las emisiones de gases de efecto invernadero y a otras emisiones contaminantes. Aquellas que pueden resultar dañinas cuando se inhalan en la calle dependen de factores como la forma en que está quemando combustible el motor, de cómo y cuánto se cambia de unas velocidades a otras, de los filtros y el tipo de combustible que se utilice. Algunos estudios defienden que es mejor establecer sistemas de velocidad variable que reducir el límite de velocidad, porque reduce la congestión. Y también que los vehículos circulen a velocidades parecidas es más importante para la contaminación ambiental y el consumo de carburante que el nivel absoluto de las velocidades medias de circulación.

También hay que tener en cuenta la densidad del tráfico urbano dado que no es lo mismo conducir a 30 km/h de forma constante que con innumerables paradas y arranques, circunstancia que se produce en un atasco. Si se dan parones constantes habrá un mayor desgaste de los elementos del sistema de frenado y suspensión. En esta circunstancia uno de los sistemas que se verán más afectados son los relacionados con la refrigeración ya que a una baja velocidad el flujo de aire que llega al motor es menor y se hace necesaria una ventilación forzada mediante el electroventilador del coche.

Por último, además del filtro de partículas, otro de los elementos del vehículo que podría sufrir al rodar a velocidades muy bajas con constantes cambios de marcha (de segunda a tercera y de tercera a segunda) es el embrague, cuya reparación mecánica puede llegar a ascender hasta los 2.000 euros.

No entendemos como el Ayuntamiento de Madrid, que muestra una preocupación tan clara en todos los documentos presentados sobre la contaminación ambiental no ha realizado un estudio a este respecto para ver la incidencia de esta medida.

CONCLUSIONES Y PROPUESTAS

Las Restricciones propuestas en la modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de Madrid y el planteamiento de Madrid 360 se hacen de forma indiscriminada contra los propietarios de vehículos sin distintivo ambiental.

- Se vulneran derechos y libertades fundamentales protegidos por la legislación de la Unión Europea, la Constitución Española, Tratados Internacionales firmados por España y otras normativas vigentes.
- Sin aplicar criterios de proporcionalidad respecto al uso y la caracterización técnica del vehículo, como son el kilometraje, la necesidad y las condiciones de la conducción, las emisiones, peso y potencia, los segmentos y el mantenimiento de los equipos anticontaminantes instalados.
- Sin prever un sistema de autorizaciones y reconocimiento por adecuaciones y transformaciones con incidencia en las emisiones a la atmósfera.
- Sin reconocer la idiosincrasia y la necesidad de una regulación específica para los vehículos de dos ruedas y vehículos agrícolas.
- Sin atender al valor patrimonial del parque de vehículos clásicos e históricos.
- No se incluye un análisis económico de la incidencia en la recaudación del Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica si se impide la circulación de los vehículos sin distintivo ambiental. Tampoco hay una estimación de los ingresos que supondrían las nuevas zonas SER, circunstancias que pueden poner en riesgo la sostenibilidad financiera del Ayuntamiento.
- No se ha tenido en cuenta la situación actual de pandemia, que hace más recomendable el uso del transporte individual para salvaguardar la salud y la vida, y que ha ocasionado una crisis económica que dificulta gravemente el realizar gastos extraordinarios para adquirir un nuevo vehículo.
- Tampoco se ha tenido en cuenta la incidencia del aumento exponencial del teletrabajo en la reducción de la movilidad urbana, ni el aumento de desplazamientos derivados de la distribución y entrega de compras de todo tipo a través de Internet y aplicaciones de teléfonos móviles inteligentes.
- Hay una falta de análisis del impacto sobre la actividad económica de los talleres de reparación y mantenimiento de automóviles, y sobre la prestación de sus servicios, como no considerar la prueba de vehículos reparados y/o para diagnóstico, así como un insuficiente plazo de régimen transitorio.
- La modificación de aspectos esenciales de la ordenanza se otorga a la Alcaldía, sin que se someta a debate por parte de los grupos políticos y los ciudadanos.
- Aunque esta medida anunciada no tenga validez legal todavía porque no está aprobada mediante Ordenanza Municipal, su anuncio ha producido ya una pérdida de valor de estos vehículos y, consiguientemente, dificulta hacer frente al cambio que se busca en el parque de vehículos con la venta del vehículo actual.

Por lo tanto, el AFECTADO no es el vehículo, sino la persona que necesita ese vehículo para circular libremente cuando y donde quiera, como lo hace cualquier otro ciudadano, que además es doblemente afectado porque también respira la contaminación del resto de vehículos que sí tienen permitida la circulación. Incluso el triple de afectado, ya que económicamente pagan los mismos impuestos o más.

- Estamos de acuerdo en mejorar la calidad del aire, pero no estamos de acuerdo en que tan solo tengan prohibida la circulación los vehículos sin etiqueta ambiental por que el Ayuntamiento de Madrid unilateralmente los haya clasificado como “altamente contaminantes” simplemente basándose en el sistema de distintivos que ha implantado la DGT.

El parámetro del año de matriculación como elemento de control no es siempre justo teniendo en cuenta que los diferentes colectivos hacen un uso diferente del vehículo, con más o menos intensidad.

- Se aplica una legislación con cierto carácter retroactivo, ya que en el momento de la adquisición del vehículo se desconocía que a partir de una determinada fecha se aplicarían restricciones para su circulación en determinadas zonas.

- Una administración que en más de una década desde que se le ha pedido desde la UE reducir las emisiones contaminantes no ha sido capaz de idear un sistema de medición real de emisiones de cada vehículo. Un sistema que decide de forma salomónica qué vehículo contamina y cuál no, solo por su fecha de matriculación, según el día que matriculó, un sistema que otorga o no adhesivo a vehículos con el mismo motor y por lo tanto con las mismas emisiones, simplemente por una diferencia de fechas.

En definitiva, un sistema nada coherente. Idóneo para las grandes empresas de automoción y sus ventas, basado en el “greenwashing” hacernos creer que las empresas se han vuelto sostenibles por fabricar coches “ECO” y hacernos creer que los responsables somos los consumidores. Nos hacen responsables a los consumidores, a los ciudadanos, de la sostenibilidad.

Un sistema ineficiente, ya que muchos de estos vehículos por sus años se darán baja, dejando de contaminar y en cambio se seguirán vendiendo más vehículos que continuarán contaminando hasta 2040.

- Estas medidas afectan sobre todo a la población con menos recursos económicos (entre ellos el 15% de usuarios de servicios sociales de la capital) y que no puede permitirse por su economía adquirir un vehículo nuevo, ni en la mayoría de los casos de segunda mano, y dependen de él para tener un mínimo de calidad de vida y no pasar tres o más horas al día en desplazamientos, o llegar a su trabajo si no tienen alternativa de transporte público, pero también afecta de pleno a autónomos cuya herramienta de trabajo es su vehículo que usan para “todo”, como los transportistas o feriantes, también afecta a poseedores de auto caravanas, furgonetas camper y profesionales directos del sector de la automoción que dependen de los otros, como talleres mecánicos, recambistas, desguaces, a jubilados, estudiantes, y también a propietarios de vehículos históricos, clásicos etc.

Además, por si fuera poco a todos ellos, para ejercer su actividad diaria se los pretende imponer sanciones y no soluciones con claro afán recaudatorio. Seguimos en un país donde priva la prohibición y la sanción por encima de la inversión en infraestructuras y la solución a los problemas que permitan una buena y saludable movilidad para todos.

- En determinados sectores económicos los vehículos constituyen un activo indispensable para desarrollar su actividad. En función de la actividad económica los vehículos tienen una vida útil (periodo de amortización económica) variable, algunos, pocos, de más de 10 años. En algunos sectores de actividad económica, en el momento de entrar en vigor la restricción, los vehículos necesarios para desarrollar su actividad todavía no habrán agotado su vida útil.

En el ámbito del transporte de mercancías por carretera y pasajeros hay una carencia absoluta de alternativas, ya no solo técnicas, sino también políticas tendentes a facilitar la reconversión del sector: faltan puntos de recarga, no se ha definido el vehículo del futuro, no hay un plan de homologación de flotas por parte del Ministerio de Industria para que los vehículos contaminantes dejen de serlo. El Anteproyecto de la Ordenanza de la OMS se ha formulado sin que se adopten por parte de la Administración Pública las medidas oportunas para que su implementación pueda ser una realidad y dejando a un número de vehículos en un limbo legal en el que no pueden convertirse a vehículos históricos por no reunir la antigüedad necesaria, ni se les permite obtener una etiqueta ambiental realizando mejoras que reduzcan las emisiones de sus vehículos.

No se ha valorado bien cuál es la realidad tecnológica de la distribución y logística, puesto que, en estos momentos, no hay una alternativa ECO para los vehículos pesados y medianos, y solo en vehículos ligeros empiezan a haber en el mercado productos ECO, pero con un alto coste financiero, que no puede asumir un sector donde principalmente hay autónomos que están trabajando con precios de hace 15 años y que todavía están pagando las facturas de la anterior crisis económica.

No se han dado soluciones para garantizar la distribución logística que hasta la fecha realizaban estos vehículos y que de seguir adelante la Ordenanza en los términos propuestos, casi con toda seguridad no se podrán llevar a

cabo de la manera que se realizaban hasta la fecha por falta de flota, lo cual podría provocar una situación de carencia de abastecimiento en la ciudad de Madrid.

- El Anteproyecto de la Ordenanza de la OMS, no contempla ninguna de las exenciones que se han tenido en cuenta en otros países, como por ejemplo: en París están excluidos de la ZBE los vehículos de mudanzas, proveedores de mercancías y alimentos; en Roma, los vehículos de suministro de agua, luz, telefonía y transporte de mercancías perecederas; en Estocolmo, Ámsterdam, en Bonn y Dortmund se consideran exenciones para aquellas empresas que, financieramente, no pueden hacer frente al cambio de modelo; en Bruselas, la ZBE solo afecta a los vehículos ligeros, los pesados quedan excluidos.

- El Ayuntamiento de Madrid tendría que pedir a la administración competente la posibilidad de que los vehículos transformados a gas como el GLP y/o todos aquellos que hayan instalado catalizadores y filtros de partículas dispongan de una etiqueta que les permita la circulación con los requerimientos de homologación pertinentes. El control se realizará por matrícula, de forma que es fácil hacer un control selectivo, vehículo a vehículo.

- La movilidad eléctrica con vehículos eléctricos o híbridos enchufables está lejos de ser una tecnología al alcance de la mayoría del pueblo. Puede ser una solución de futuro, pero a día de hoy es una solución cara, dejará de serlo cuando mejoren las baterías en precio, en volumen, en peso, en duración y en autonomía, y todo eso se lleva anunciando desde hace más de 10 años sin resultados palpables aun. Existe también el problema de que aproximadamente un 80% de los vehículos aparcen en la vía pública, y establecer estaciones de recarga para todos esos vehículos tienen un coste desproporcionado, y tampoco se ha valorado el aumento del consumo eléctrico que supondría, debiendo desarrollarse más la capacidad de la red eléctrica; y teniendo en cuenta que la electricidad solo en una pequeña parte se genera mediante energías renovables, con lo que el impacto en contaminación ambiental de generar esta energía sigue siendo elevado hoy en día. Por no hablar del incremento del precio del kw de electricidad que a 21 de junio de 2021 tiene una subida interanual del 46,5% frente a junio de 2020, haciendo cada vez menos económico cargar las baterías de un vehículo eléctrico. Los mismo sucede con los vehículos movidos por pila de combustible de hidrogeno, aun en desarrollo en la fase de vehículos asequibles.

- Las ciudades y sus dirigentes deben estar al servicio de sus habitantes, y las actuaciones en movilidad siempre provocan acciones que gustan a algunos pero no a otros. Para que las medidas tengan éxito es importante que los ciudadanos las consideren ecuánimes y racionales. Cualquier posible restricción debería llevar asociada una medida compensatoria suficiente; si no es así, provocará malestar y, por tanto, existe la posibilidad de que la medida fracase. También ha de realizarse de forma paulatina, por fases, para que los nuevos escenarios puedan ser asumidos por los usuarios poco a poco.

Cualquier solución contra la polución exige una mejora del transporte público, para que resulte económico, rápido, confortable, atractivo y disuasorio. En suma, para que no sea visto como una imposición. Las grandes carencias del transporte público se dan en el ámbito metropolitano y dado que según algunos estudios el 60% de los vehículos que se mueven en Madrid proceden del extrarradio, si no se mejoran las comunicaciones en cercanías o con líneas interurbanas (acompañadas de aparcamientos exteriores disuasorios), el problema seguirá enquistado. El tráfico procede del entorno metropolitano, por eso, se precisa un transporte colectivo con capacidad, frecuencia y comodidad para que quienes se desplazan en coche privado tengan una opción alternativa eficiente en el transporte público

- El sector del autobús es uno de los principales actores en la disminución de la movilidad privada en otros vehículos, tales como turismos o motocicletas de forma económica. Merece la pena recordar que un autocar elimina hasta 30 turismos de la carretera. Por lo tanto, el transporte en autocar y autobús, así como otros vehículos auxiliares, se tiene que considerar parte de la solución en la mejora de la calidad del aire.

- Actuar sobre la distribución de mercancías es otra de las asignaturas pendientes. El Ayuntamiento se ha mostrado sin embargo muy poco activo en este ámbito de acción. Se estima que el 40% de las emisiones de gases en las ciudades proceden de las flotas de reparto, del taxi y VTC. La lucha entre el sector del taxi y los VTC ha demostrado que quizás sea necesaria una regulación para este tipo de servicios. Cada uno de esos vehículos

recorre 200 kilómetros diarios. Hay 11.000 taxis en Madrid, de los cuales casi la mitad no utiliza las paradas y la mitad del tiempo solo viaja el conductor. Mientras que un conductor habitual suele estar en el coche una hora (media hora para ir al trabajo y otra media hora para volver a casa), los empleados de reparto que trabajan en furgonetas pueden permanecer en ellas 8 horas o más, con la consiguiente emisión de gases y los problemas derivados de aparcar en doble fila.

- Dado el uso de la M-30 para atravesar la ciudad, la imposibilidad de entrar dentro de su perímetro supone un grave perjuicio para la movilidad, especialmente en dirección sur – norte , y la posibilidad de realizar cambios de sentido para entrar en las zonas situadas al este de la M-30 si se viene en dirección norte – sur resultara muy compleja, suponiendo un grave inconveniente tanto para residentes en Madrid como para no residentes.

- Tampoco se han considerado las innovaciones que se están produciendo en los combustibles sintéticos, una innovación que podría ayudar a mantener en la carretera a todos los coches que aún usan motores de combustión con una emisión de gases muchísimo menor. Debido a que es un combustible artificial, no tiene subproductos, por lo que es mucho más limpio y en las pruebas realizadas se ha obtenido una reducción de Co2 de un 85%. Estos combustibles serán compatibles con los vehículos a motor actuales. Posiblemente, en muy pocos años se empezará a comercializar de forma masiva este tipo de combustibles menos contaminantes, no siendo necesaria la eliminación de los vehículos que el plan actual del Ayuntamiento promueve y fomenta.

- Exigimos medidas medioambientales amplias y transversales, de cara a mejorar la salud y calidad del aire en Madrid ya que la responsabilidad de la contaminación no debe ni puede recaer única y exclusivamente en una parte de la ciudadanía, concretamente sobre el colectivo más vulnerable y más fácilmente controlable, punible y manipulable por parte de la Administración. Todas las medidas contra la contaminación deben ser socialmente equitativas, ya que TODOS contaminamos. La responsabilidad de la contaminación no debe ni puede recaer exclusivamente e injustamente en una parte concreta de la ciudadanía, ya que todos contaminamos en mayor o menor medida (ciudadanos, transporte, industria, incineradoras, actividades aeroportuarias.)

Antes de prohibir, restringir la movilidad de los ciudadanos y ciudadanas que, por otra parte, no son los responsables de la situación y por ende de las medidas que se quieren implantar, hay que estar seguro de que se han adoptado antes todos los medios para facilitar y potenciar, de forma efectiva, el uso del transporte público o bien se les ha facilitado a los ciudadanos medios de transporte individual más eficientes y suficientes para facilitar el uso adecuado de su movilidad, sin que se vean afectados sus derechos, ni sus necesidades vitales (trabajo, cuidados, salud, bienestar, convivencia. etc.) todo ello bajo el escrupuloso respeto de los derechos y libertades fundamentales recogidos por el ordenamiento legal vigente, y así, de manera voluntaria, y estimulada, quien lo desee dejen sus vehículos sin prohibiciones, restricciones, coacciones, sanciones, etc...

La Administración debería dar ejemplo, como la máxima responsable a la hora de reducir los factores medioambientales, antes que forzar al ciudadano de a pie que es inocente de las políticas llevadas hasta la fecha, apostando por medidas como los autobuses eléctricos de dos pisos, u otras medidas en esta misma línea así como adaptación de toda la flota municipal a modelos menos contaminantes.

- La calidad del aire es un elemento clave de la calidad de vida en las ciudades, por lo que muchos gobiernos están adoptando medidas para mejorarla. La reducción de las emisiones se ha convertido por tanto en un objetivo prioritario de las grandes áreas metropolitanas. No obstante, la mejora de la calidad del aire basándose solo en reducir las emisiones no puede ni debe ser el único objetivo de las medidas que se adopten, dejando de lado su impacto en la economía y la sociedad, que son también pilares clave de la sostenibilidad. De hecho, el desarrollo sostenible implica el correcto equilibrio entre los pilares económico, social y medioambiental. Para ello es fundamental que administraciones, empresas y ciudadanos trabajen juntos a fin de producir una normativa satisfactoria para todas las partes en los aspectos mencionados. De igual manera, es importante conocer las experiencias sobre las actuaciones realizadas para la mejora de la calidad del aire en ciudades del mundo que hayan implementado estrategias similares con anterioridad, a fin de aprovechar sus fortalezas y mitigar las debilidades

Solicitamos el compromiso de que:

1. Todas las medidas contra la contaminación sean socialmente equitativas, ya que TODOS los vehículos a motor contaminan de una manera u otra. No habrá discriminación por edad del vehículo.

2. Trabajar en pro de reactivar obras y actuaciones de capital importancia para la movilidad y la descongestión del tráfico

3. No va a existir afectación al ciudadano, a su vida familiar, su economía, su trabajo. Afectación NULA. El ciudadano no es el responsable de las políticas que se pretenden implantar ahora. Si en los 90, principios de siglo XXI, etc., compró un vehículo Diésel, fue en gran parte porque el Gobierno estatal lo promovió como algo «positivo» (medioambiente y combustible más barato) y nadie le dio fecha de caducidad. Si compró una motocicleta, entre otras cosas, se erigió como colaborador a la movilidad eficiente, por ello podía tener ciertos privilegios: aparcamiento gratuito, etc

4. Las tres erres «RRR» principios de la Ecología siguen siendo totalmente vigentes: Reducir, Reutilizar, Reciclar. No se es más ecologista por ir en bici o coche eléctrico. Evitar fabricar, consumir o desechar también cuenta.

Reducir supone atacar a la base del problema minimizándolo. Reutilizar significa dar una segunda vida útil a algo que se supone que ya ha finalizado su ciclo. Reciclar es el paso último, ya que es tomar algo como materia prima para la fabricación de otra cosa.

5. Se reconozca que el ciudadano no es el que ha estado años inoperante y carente de iniciativas de políticas medioambientales o de concienciación ecológica, sino que paga religiosamente sus impuestos, recicla gratuitamente y hace muchos más esfuerzos de los que la Administración le reconoce.

6. Se otorguen Ayudas, créditos blandos, sin IVA o rebaja IAE o IRPF, plan renove, etc a todos aquellos que VOLUNTARIAMENTE desguacen un vehículo de más de 20 años y adquieran un vehículo nuevo dentro normativa Euro vigentes, no superior a 18.000 euros. El plan actual es insuficiente, tanto para particulares como para renovación de las flotas profesionales de los sectores productivos. Las ayudas no deberían estar limitadas a la compra de un coche con etiqueta Cero Emisiones o Eco, ya que los vehículos con etiqueta C, sobre todo los más nuevos, tienen un nivel de emisiones comparable y suelen ser más baratos. Tampoco deben ser vehículos nuevos, siempre que sus emisiones sean bajas, por una simple cuestión de sostenibilidad (con un coche de segunda mano reducimos el impacto sobre el medio ambiente que supone fabricar un coche nuevo).

7. Establecimiento de excepciones sectoriales que tengan en cuenta la vida útil del vehículo en función de la actividad económica y su contribución a la mejora de la calidad del aire

8. Prohibición de recargas de vehículos eléctricos en la vía pública fuera de las estaciones de recarga legales, habilitadas y homologadas para ello. Prohibición de recargas de vehículos eléctricos mediante generadores a combustible fósil con salida de emisiones a la vía pública. Utilización en las estaciones de recarga de vehículos eléctricos única y exclusivamente de electricidad procedente de energías renovables 100% totalmente desvinculada y desconectada de la red de abastecimiento de empresas y hogares para que el uso del vehículo eléctrico no encarezca el precio del Kw/h, ni repercuta en la economía social. Cambio o cierre de antiguas estaciones que no cumplan estos requisitos.

9. Establecer un etiquetado medioambiental REAL según la MEDICIÓN REAL DE EMISIONES de cada vehículo: Estamos totalmente en contra de cualquier impuesto de más, no beneficia al medio ambiente sino al que más capacidad económica tiene, si se aplicase deberán pagar más los que REALMENTE contaminen más por medición y kms anuales recorridos (supervisado por ITV y en caso Industriales con cuentakilómetros PRECINTADO) y no por tipo de combustible usado o edad del vehículo.

10. La limitación de zonas actual por las que pueden circular determinados vehículos debe llevar aparejada una reducción proporcional del IVTM, ya que se está impidiendo la circulación por numerosas calles a vehículos con sus impuestos al corriente de pago, solo el área de Madrid Central representaba 472 hectáreas, bajo el principio de “Si no me dejan circular, no debo pagar”. Esta reducción deberá tener en cuenta los kilómetros de vías

públicas circulables por las que se restringe la circulación respecto al total de vías públicas circulables del término municipal y no en base a la superficie total de la zona.

11. Obligar a los vehículos ECO a circular en modo eléctrico dentro de las Zonas de Bajas Emisiones

12. Se realice un estudio de la incidencia en la contaminación de las emisiones provenientes los artefactos de calefacción que utilizan carbón, calderas diesel y biomasa (leña, pellet y otros). Los estudios realizados hasta el momento han conseguido evidenciar que la quema de madera o pellets libera una mayor concentración de partículas de PM 2.5 que otros combustibles –considerados más perjudiciales– como el gas natural y el petróleo.

12. Se va a fomentar y desarrollar los carriles bicis junto con la obligatoriedad para los conductores de bicicletas y patinetes de conocer el Reglamento General de Circulación.

13. Se va a llevar a cabo un plan integral para eliminar los atascos perpetuos por las mañanas y horas punta en la M-30 dirección Sur – norte, A-4, M-40 y otros puntos habitualmente congestionados.

PROPONEMOS

Además de las medidas expuestas en las conclusiones proponemos una serie de actuaciones concretas:

1) Introducir en la aplicación de la norma las consideraciones de uso, kilómetros anuales recorridos, por segmento automovilístico según tamaño peso y potencia, y en función del buen mantenimiento de los sistemas anticontaminantes del vehículo, siempre en consonancia con la normativa de emisiones del RGV y las inspecciones de las ITV para cada tipo de vehículo.

2) Un plan de ayudas con una dotación suficiente para compensar a los propietarios de vehículos particulares sin etiqueta ambiental que voluntariamente quieran cambiar o adaptar su vehículo:

- Conversión a vehículos históricos cuando las características los permitan: pago íntegro de los costes según facturas (estimado en menos de 1.000 eur)
- Conversión a vehículos propulsados por GAS como GLP: pago íntegro de los costes y homologaciones según facturas
- Ayudas para la instalación de catalizadores de última generación, filtros de partículas y mejoras que reduzcan las emisiones.
- Adquisición de vehículos con distintivo ambiental C, cero y Eco: 10.000 € por turismo, 6.000 € por motocicleta
- Abono anual de transportes de la Zona C2 de la Comunidad de Madrid durante 12 años para quienes desguacen su vehículo sin etiqueta ambiental
- Bono de 12.000 euros para utilizar en empresas de “vehículo compartido” (turismo, motocicleta, bicicleta, patinete) para quienes desguacen su vehículo sin etiqueta ambiental

3) Introducir el reconocimiento e incluso la promoción de las adecuaciones y transformaciones en vehículos, como en el caso de Alemania, que cofinancia la instalación de filtros, fomentando la implantación de una red eficaz de combustibles Biodiesel, talleres homologados y especializados en instalar catalizadores y filtros, conversión a GLP autogas, etc.

4) Establecer estrategias municipales estables para el control y fomento de un mantenimiento responsable de los automóviles que preserve el buen estado de sus sistemas anticontaminantes.

- 5) Reducir la contaminación proveniente del sector Residencial – Comercial – institucional mediante un censo e inspección de calderas y la eficiencia energética de los edificios con una línea de ayudas para su renovación, así como reducir la contaminación proveniente del sector del “Tratamiento y eliminación de residuos”, que en determinados casos son de titularidad municipal.
- 6) Uso de energías renovables en edificios mediante la subvención de la instalación de placas solares en azoteas o la implantación de bombas de calor geotérmicas, que utilizan el calor generado en el subsuelo para calentar edificios, realizando uso responsable de la energía y de la climatización.
- 7) Mejoras de frecuencia y velocidad en el transporte público metropolitano. Aumentando la eficiencia y el tiempo de recorrido con destinos a todas las ciudades periféricas de la CAM con más vehículos; diseño de carriles especiales. Creación de una flota de autobuses de dos pisos. Mejorar la intermodalidad y revisar las tarifas y las bonificaciones para hacerlas más asequible y conseguir así que los ciudadanos de la Comunidad de Madrid puedan tener un bono mensual de transporte público a un precio reducido que motive el uso del mismo.
- 8) Subvencionar a las empresas que tengan servicio de autocar destinados al traslado de sus trabajadores, mediante mejoras fiscales.
- 9) Aumento de las actuaciones de prevención y control exhaustivo sobre las emisiones de la incineradora de Valdemingómez y la contaminación del suelo y los acuíferos, cuya titularidad MUNICIPAL invalida moral y éticamente cualquier restricción al ciudadano de a pie, hasta su cierre definitivo previsto en 2025.
- 10) Impartir cursos de conducción eficiente tanto a como a conductores de Taxi y VTC como de flota (transporte público y mercancías) para reducir en un porcentaje considerable el combustible utilizado y en consecuencia las emisiones.
- 11) Evitar derrochar energía en edificios públicos, oficinas y monumentos, limitando la iluminación nocturna y controlando los sistemas de climatización.
- 12) Sustitución de la flota de automóviles oficiales del Ayuntamiento y altos cargos al servicio del mismo por cuadriciclos ligeros (ciclomotor de 4 ruedas) eléctricos, un vehículo económico y rápido de recargar con el que se pueden respetar fácilmente las velocidades máximas de circulación.
- 13) Para cumplir las restricciones impuestas por la UE y evitar las multas que tanto preocupan al Ayuntamiento después de muchos años de inacción, y las medidas de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética respecto a las Zonas de Bajas Emisiones, proponemos crear una ZBE en el interior de la Casa de Campo donde no se permita la circulación de ningún tipo de vehículos a motor, excluidos los municipales para prestación de servicios y vehículos de emergencias, y que supondría una superficie de 1.535 hectáreas.
- 14) Plantar 1 millón de árboles y arbustos dentro del término municipal como medida para absorber la emisión de gases contaminantes y desarrollo de la implantación de materiales constructivos que realicen absorción de gases y partículas.

En virtud de lo expuesto,

SOLICITO, que teniendo por presentado este escrito (en su caso, por aportados los documentos que lo acompañan), tenga por formuladas las alegaciones que constan en el cuerpo del mismo, con el objeto de que sean tenidas en cuenta en el procedimiento de referencia y especialmente en la resolución del mismo.

y SOLICITO que se suspenda la aplicación de la Ordenanza, hasta que se hayan puesto en marcha las actuaciones necesarias que garanticen que no se va a incurrir en ninguna vulneración de derechos fundamentales individuales contra las personas que teniendo un vehículo afectado puedan ser víctimas de unas consecuencias totalmente desproporcionadas y no equitativas, vulnerando gravemente derechos y libertades fundamentales protegidos por la legislación de la Unión Europea, la Constitución Española, Tratados Internacionales firmados por España y otras normativas vigentes; y mientras no se subsanen la deficiencias manifestadas en la memoria económica del proyecto que podrían vulnerar el procedimiento legalmente establecido en la Ley Orgánica de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, así como en las propias Bases de Ejecución del presupuesto del Ayuntamiento de Madrid, que exigen los preceptivos informes económicos y de análisis de viabilidad.

En a de junio de dos mil veintiuno.

Fdo.: D./Dª.