



D^a Margarita García Álvarez con D.N.I. número xxxxxxxxx, en representación de la **Federación Provincial de Asociaciones Vecinales de Valladolid Antonio Machado** con domicilio a efectos de notificaciones en la Calle Vega no 18 47004 Valladolid y e-mail federación@vecinosvalladolid.org.

En relación a la Consulta pública previa a la ordenanza ZBE publicada en el tablón oficial de la sede electrónica del Ayuntamiento con fecha 21 de julio de 2023, hace las siguientes propuestas:

1. Justificación

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

1. La mejora de la calidad del aire y la salud de la ciudadanía, reduciendo las emisiones de contaminantes atmosféricos, así como el ruido generado por los vehículos, con vistas a alcanzar las recomendaciones de la OMS y cumpliendo los límites establecidos por la normativa europea.

2. La contribución a la mitigación del cambio climático, reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero, de modo coherente con los objetivos establecidos en el PNIEC.

3. El cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles. Promoción, pudiendo establecer objetivos mínimos cuantificables, de la movilidad activa y recuperación de espacio público.

4. El impulso de la eficiencia energética en el uso de los medios de transporte. De manera demostrable y cuantificable, contribuyendo, entre otros, a la electrificación del mismo.

Así mismo, ofrece los siguientes datos:

“El Sector transporte por carretera genera el 26,9% de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero de España⁴, y es responsable del 6,7% de las emisiones de partículas finas PM_{2,5} (el 7,3%, si se considera el total de partículas en suspensión, (TSP), y del 30,6% del total de emisiones de NO_x a la atmósfera. Estos porcentajes aumentan significativamente si nos centramos en las zonas urbanas.



Adicionalmente, el actual modelo de movilidad basado en la movilidad individual en automóviles empeora el confort y percepción de seguridad de peatones y ciclistas, produciendo además una multiplicación de las posibilidades de accidentes de circulación. Esto implica una gran ocupación del espacio público urbano, limitando sus funciones, disminuyendo la seguridad vial y condicionando fuertemente el uso y disfrute de las calles, especialmente por parte de los colectivos ciudadanos más vulnerables.

Por todo ello, se hace necesario virar hacia una movilidad sostenible en la que las Zonas de Bajas Emisiones juegan un papel esencial.

El PNIEC estima que como consecuencia de la implementación de las medidas de impulso de cambio modal, **el 35% de los pasajeros-kilómetro que se realizan en la actualidad en vehículos convencionales se desplazarán hacia modos no emisores** para el año 2030.”

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

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

Por lo tanto, las ZBE deben entenderse como entornos que consideran el conjunto de la pirámide de la movilidad y promueven las moviidades peatonal, ciclista y en transporte público, adaptadas y accesibles para toda la población (modos de menores emisiones/persona), por delante también de los vehículos motorizados de bajas emisiones, cuya finalidad principal es mejorar la calidad del aire.

Asimismo, constituyen una oportunidad inmejorable para recuperar el valioso espacio público urbano que, durante décadas, ha venido ocupándose por



infraestructura viaria destinada en el actual modelo al tráfico y al aparcamiento. Esta recuperación debería ser la base para intervenciones urbanísticas que mejoren la habitabilidad y confortabilidad urbana, promuevan la convivencia ciudadana y los usos múltiples de la calle, y permitan la puesta en marcha de medidas de renaturalización y de adaptación al cambio climático. El urbanismo de proximidad y la reorganización de la movilidad urbana permiten disminuir el efecto isla de calor y reducir los impactos sobre la salud humana.

Porque es de esto de lo que estamos hablando en último término, de la salud humana. Y en este sentido, las evidencias científicas son muy claras. La contaminación derivada del tráfico urbano causa muertes, enfermedades pulmonares, cardiovasculares y cáncer. Casi 300 personas fallecen cada año en Valladolid, por causas directamente relacionadas con contaminación del aire. Es responsabilidad municipal velar por la salud de la población, poniendo en marcha medidas efectivas y urgentes para la reducción del tráfico urbano.

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

Altos niveles de exposición al ruido asociado al tráfico urbano se correlacionan con un mayor número de [ingresos hospitalarios por ansiedad](#), incluso intentos de suicidio.

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

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

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



superiores a los límites de la norma, y los vehículos más antiguos (sin etiqueta) tienen una menor participación en el total de los kilómetros recorridos en proporción a su número.

2. Ámbito competencial

El Ayuntamiento de Valladolid inicia con esta consulta previa la tramitación de la redacción de una nueva ordenanza de Zona de bajas emisiones. Y lo hace desde la Concejalía de Tráfico y Movilidad, cuando la finalidad de la Zona de Bajas Emisiones es una cuestión medioambiental, y la reducción del tráfico es sólo el medio para conseguirlo. Por lo tanto, **sugerimos al gobierno municipal que sea la Concejalía de Medio Ambiente la competente para la tramitación de la ZBE**, máxime considerando que el control de la efectividad de las medidas definidas en la ordenanza (mejora de la calidad del aire y reducción de la contaminación) se llevarán a cabo desde esa concejalía.

Por otro lado, desconocemos qué va a suceder con el documento de Ordenanza de Zona de Bajas Emisiones aprobado inicialmente el 13 de diciembre de 2022, y del que no se han contestado a las alegaciones presentadas en el periodo de información pública.

3. Ámbito y extensión de las ZBE / calendario

En medios de comunicación se ha manifestado, por parte del alcalde de la ciudad y otros miembros del gobierno municipal, su intención de “reducir al mínimo” la Zona de Bajas Emisiones. Recordamos que **la ZBE debe cumplir los objetivos fijados en las normativas estatal y europea. Por lo tanto, el tamaño y las restricciones a establecer serán las que permitan reducir de forma efectiva las emisiones de gases de efecto invernadero en Valladolid, así como disminuir las emisiones de gases contaminantes** para no superar los niveles de seguridad que recomienda la Organización Mundial de la Salud.

La ZBE debe ser una cuestión de calidad, y no tanto de cantidad. Y debe cumplir los objetivos que se establecen para todas las zonas de bajas emisiones; no se trata de hacer algo “para cubrir el expediente”, al ser legalmente obligatorio establecerla por el número de habitantes. Se trata de mejorar la calidad del aire, y por tanto la salud, de los vecinos y vecinas de Valladolid, y eso debe estar por encima de la “libertad” para moverse por la ciudad sin limitaciones, generando contaminación, ruido y una ocupación desmedida del espacio público.



En las Directrices se indica que “los criterios de acceso y circulación deben ir encaminados a desincentivar lo máximo posible el acceso de vehículo privado motorizado en general, tanto de particulares como de empresas, independientemente del distintivo ambiental que ostente, siempre y cuando no se encuentren en algunas de las situaciones que se definan como excepción.”

Por lo tanto, se propone el siguiente calendario de implantación por fases y ámbito geográfico para la ZBE, tal y como establece el RDZBE en su apartado 9.8:

Fase 1: a poner en marcha en 2023

- ZBE correspondiente a la zona establecida en la Ordenanza aprobada inicialmente, más el espacio delimitado por las calles Juana de Castilla, Arzobispo José Delicado, Avenida Sánchez Arjona y Avenida de Salamanca.
- Entorno de los centros escolares de primaria y secundaria (1)
- Entorno de los centros en los que se imparta docencia universitaria
- Entorno de los centros de salud
- Entorno de las residencias de personas mayores

Para los espacios comprendidos en los cuatro últimos apartados se deberá valorar su diseño con criterios de **zonas de ultrabajas emisiones** donde las restricciones sean más exigentes que en su entorno, según lo indicado en el apartado 7 del RDZBE, dada la especial vulnerabilidad de las personas que los ocupan.

- (1) Creación de entornos escolares seguros alrededor de todos los centros escolares comprendidos dentro de las ZBE. Deberían estar definidos por un ámbito mínimo de actuación, que podría fijarse en un radio mínimo de 400 metros alrededor del perímetro de los colegios, y por las siguientes tres medidas: velocidad máxima de circulación a 10 km/h, con implantación de plataforma única visible; acceso restringido de forma temporal (según horarios escolares) o permanente (completa peatonalización); y limitación del aparcamiento exclusivamente a PMR o transporte colectivo escolar

Fase 2: 2024-2026

- Una ZBE más amplia, correspondiente al actual sistema de aparcamiento regulado, ORA

Comienzo de las restricciones el 1 de septiembre 2024, implantación progresiva hasta el 1 enero de 2026.

Fase 3. ZBE Rondas de Valladolid

Corresponde a la práctica totalidad de la ciudad, en el perímetro comprendido entre la autovía A-62, la Ronda Interior VA-20 y la Ronda Exterior Sur VA-30. La finalidad



de esta fase es “filtrar” el tráfico exterior, limitando el acceso de aquellos vehículos con baja ocupación (menos de 3 viajeros), lo que requiere potenciar el transporte metropolitano y la instalación de aparcamientos disuasorios en el perímetro, con conexión mediante transporte público con el centro de la ciudad.

Podría programarse su implantación el 1 de enero de 2026, con un esquema progresivo que inicialmente restrinja el acceso a los vehículos con baja ocupación y sin etiqueta, y luego a los vehículos con etiqueta B, C y Eco, hasta igualar las restricciones de acceso de la Fase 2 no más tarde de enero de 2028, para llegar al horizonte del PMCAVA en condiciones de cumplir sus objetivos cuantitativos de calidad del aire y emisiones de GEI y sustancias tóxicas

4. Tipos de vehículos/condiciones de acceso

La circulación en las ZBE de fase 1 estará permitida a:

- Servicios públicos
- Servicios de emergencias
- Transporte colectivo
- PMR
- Distribución de mercancías en horario limitado: días laborables de 8.30 a 11.00 - excepto distribución de productos farmacéuticos
- Residentes con plaza de garaje o tarjeta de residente ORA
- Trabajadores/as autónomos/as que justifiquen la realización de trabajos en la zona restringida

En la fase 2 (septiembre 2024 a enero 2026), además de los servicios indicados en fase 1, podrán circular con etiqueta B, C, Eco y CERO, inicialmente. En 2026 solamente vehículos Eco y CERO, y en 2027 solamente vehículos CERO

5. Aparcamiento

Para garantizar la eficacia de las medidas contempladas, se hace necesario reducir de forma significativa el espacio público dedicado al aparcamiento de vehículos privados en la ciudad:

- Conversión de plazas de aparcamiento subterráneo rotatorias en plazas de residentes
- Supresión significativa de plazas tanto en superficie como tarifarias en ORA y aparcamientos subterráneos



- Conversión de plazas de aparcamiento en superficie y subterráneas en espacios seguros de aparcabicicletas
- Discriminación tarifaria significativa, incrementando el coste del aparcamiento para vehículos de más de 1.500 kg
- Establecimiento de plazas de aparcamiento gratuito, limitado a 15 minutos, no más de 1 plaza cada 100 metros.
- Autorización excepcional a trabajadores/as autónomos/as que justifiquen la realización de trabajos en la zona restringida para aparcar en zona de carga y descarga, fuera del horario de distribución de mercancías, u otra solución que facilite la actividad de estos trabajadores/as.

6. Otras consideraciones

Consideramos esencial que se atiendan las recomendaciones del documento de Directrices para la creación de zonas de bajas emisiones (ZBE) publicado por el Ministerio para la Transición Ecológica, que combina objetivos de mejora de la calidad del aire, mitigación del cambio climático, cambio modal y eficiencia energética del transporte.

Según estas directrices, el **tamaño** de la ZBE debe incluir una parte significativa de la ciudad (recomendando establecer una **ZBE delimitada por un cinturón de rondas**); se requiere un **control de acceso** de vehículos que resulte **efectivo**, y por tanto garantice la reducción de emisiones respecto a la situación inicial; y se debe prever la **reordenación del espacio público** en consonancia con la **reordenación de la movilidad**.

Respecto al preceptivo **análisis económico**, recomienda incluir no sólo los costes financieros directos e ingresos económicos (tasas, peajes o sanciones), sino también otros efectos como el ahorro esperado en costes sanitarios por la mejora de la calidad del aire y al estímulo de la movilidad activa. De esta manera, este análisis coste-beneficio **reflejará el valor e impacto económico para la sociedad en su conjunto, no tratándose de un análisis de viabilidad financiera**.

Se recomienda **acompañar el proceso** de definición de las ZBEs **de una buena campaña de comunicación y formación a la población**, que permita a la ciudadanía comprender la necesidad de reducir emisiones de manera urgente en la ciudad, así como **informar de los beneficios**, tanto para la salud como para la vida social y económica de la ciudad, **que estos cambios van a suponer**.

En cuanto a la **distribución urbana de mercancías**, se propone la puesta en marcha de medidas, como una **tasa municipal**, que considere de forma conjunta la huella de carbono tanto del vehículo como de las mercancías que transporta. Así, la



tasa debería ser mayor en el caso de distribución de bienes producidos a grandes distancias, y menor en el caso de reparto de productos locales.

Valladolid, a 14 de septiembre de 2023

Firmado: Margarita García Álvarez.
Presidenta de la Federación de AAVV "Antonio Machado" de Valladolid