

En relación con «el anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la ordenanza de movilidad sostenible, de 5 de octubre de 2018» del Ayuntamiento de Madrid, una vez remitido a los distintos órganos adscritos a esta Consejería, se informa de que por la Dirección General de Sostenibilidad y Cambio Climático ha realizado observaciones al texto.

Dicho órgano directivo, mediante informe de 9 de febrero de 2021, ha señalado lo siguiente:

«OBJETO DE LA ORDENANZA

La ordenanza tiene por objeto, en el ejercicio de las competencias municipales, la regulación de la movilidad, para lograr la armonización de los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos, para hacerlos equilibradamente compatibles con la garantía de la salud de las personas, la seguridad vial, la accesibilidad universal y los derechos de las personas con movilidad reducida, la mejora de la calidad del aire y la protección del medio ambiente, y la protección de la integridad del patrimonio.

INTRODUCCIÓN

Como se ha dicho en el punto anterior, este anteproyecto de ordenanza afecta a numerosas facetas de la sociedad, no obstante, en relación con las competencias de esta Dirección General de Sostenibilidad y Cambio Climático, el alcance de este informe se circunscribe únicamente a los aspectos que se consideran pueden tener incidencia en la calidad del aire y en el Cambio Climático. Todo ello en relación con lo que aporta el proyecto de modificación de ordenanza a los “Planes y programas para la protección de la atmósfera y para minimizar los efectos negativos de la contaminación atmosférica” y a la “Integración de la protección de la atmósfera en políticas sectoriales” establecidos respectivamente en los artículos 16 y 18 de la Ley 34/2007 de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, así como en los artículos 25 “Planes de mejora de la calidad del aire” y 26 “Planes de acción a corto plazo” del Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

En relación con los planes de acción a corto plazo para actuar en los casos de episodios de alta contaminación atmosférica (exista riesgo de que el nivel de algún contaminante supere uno o más de los umbrales de alerta regulados), la Comunidad de Madrid aprobó el DECRETO 140/2017, de 21 de noviembre, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el protocolo marco de actuación durante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno (NO₂) en la Comunidad de Madrid, y por su parte, el Ayuntamiento de Madrid aprobó el nuevo “Protocolo de actuación para episodios de contaminación por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid” que entró en vigor el 10 de diciembre de 2018.



INFORME DE COMENTARIOS

A continuación, se aportan una serie de comentarios al *anteproyecto de ordenanza por la que se modifica la ordenanza de movilidad sostenible, de 5 de octubre de 2018*.

1. Entre los objetivos que motivan el anteproyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible se indican el dar cumplimiento a la normativa básica de calidad del aire concretada en la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, *de calidad del aire y protección de la atmósfera* y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, *relativo a la mejora de la calidad del aire*, cuando a este respecto se considera que el objetivo tendría que incluir, además, el cumplimiento de los valores límites establecidos por la Organización Mundial de la Salud.

2. En relación con el artículo 21 *“Madrid Zona de Bajas emisiones”*, se considera acertada la creación de esta zona de bajas emisiones. No obstante, no parecen introducirse medidas adicionales a las ya existentes en la actual Ordenanza de Movilidad Sostenible, que ya establece la prohibición de circular a los vehículos sin distintivo ambiental (vehículos con clasificación ambiental “A”), en “todas las vías públicas de titularidad municipal”.

En relación con las Zonas de Bajas emisiones, se considera que esta figura pretende, además de reducir las emisiones en la zona geográfica en la que se circunscribe, reducir las emisiones en el resto del municipio, induciendo a la concienciación hacia una movilidad más sostenible, así, el establecer numerosas excepciones a la limitación de circulación de vehículos y unas disposiciones transitorias amplias, puede desvirtuar el objeto amplio de las Zonas de Bajas Emisiones.

3. En relación con el artículo 22 *“Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección”*, se considera que puede ser acertada la creación de esta figura de protección.

Bajo esta figura, se crea la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Madrid Central, denominada ZBEDEP “Madrid Central” y la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica, denominada ZBEDEP “Plaza Elíptica”. La ZBEDEP “Madrid Central” se corresponde geográficamente con la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” de la actual Ordenanza de Movilidad Sostenible. La ZBEDEP “Plaza Elíptica” no tiene correspondencia en la actual Ordenanza de Movilidad Sostenible, es por tanto de nueva creación. A este respecto, se considera que dadas las altas concentraciones de contaminantes que, como el dióxido de nitrógeno, se producen en esta zona, su creación es acertada.

4. En el artículo 23 “Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección “Madrid Central”, se regula el acceso y circulación en la ZBEDEP “Madrid central”. A este respecto, en el anteproyecto de ordenanza se permite acceder y circular en esta



zona a vehículos que, en la Ordenanza de Movilidad Sostenible actual, no se permiten. De esta forma, se considera que se deberían estudiar las emisiones adicionales que se producen en la ZBEDEP “Madrid central” y su incidencia en la calidad del aire.

5. En el artículo 23.bis “Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección “Plaza Elíptica”, se regula el acceso y circulación en la ZBEDEP “Plaza Elíptica”.

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.

6. El artículo 35 *“Medidas extraordinarias de restricción del tráfico y del estacionamiento de vehículos en vías urbanas durante episodios de contaminación atmosférica o por motivos de salud, seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico”*, mantiene el apoyo legal que proporciona la actual Ordenanza de Movilidad Sostenible al *“Protocolo de actuación para episodios de contaminación por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid”* que entró en vigor el 10 de diciembre de 2018.

Este artículo también se considera coherente con lo establecido en el DECRETO 140/2017, de 21 de noviembre, *del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el protocolo marco de actuación durante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno (NO₂) en la Comunidad de Madrid*, en tanto que el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, atribuye a los municipios la competencia de restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales; estableciendo, igualmente, que la autoridad competente, por razones medioambientales, podrá ordenar la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, bien con carácter general o para determinados vehículos, así como el cierre de determinadas vías.

Entre los objetivos de este anteproyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible se enumera *“la regulación de la tarifa dinámica del SER en los supuestos de empeoramiento de los niveles de contaminación, dirigida a evitar que resulte necesario aplicar ordenaciones temporales de movilidad del artículo 35 de la OMS basadas en planes de acción a corto plazo por motivos medioambientales”*. A este respecto, no se ha identificado en texto del anteproyecto de la Ordenanza de



Movilidad Sostenible el desarrollo de ese objetivo, pero se considera que el SER no debe ser un instrumento que pueda sustituir a la aplicación “*Protocolo de actuación para episodios de contaminación por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid*” cuando se den los supuestos para ello.

7. La regulación que se realiza en el anteproyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible sobre la movilidad ciclista y en los vehículos de movilidad personal, etc. se considera muy positiva, en tanto que promoverá la utilización segura de este tipo de vehículos, lo que permitirá reducir el uso de vehículos turismos más contaminantes. Igualmente se considera efectivo el fomento que se realiza de la movilidad compartida mediante la utilización de vehículos “CERO emisiones.

8. Con carácter general, se considera que este proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible podría dar un mayor apoyo a la movilidad eléctrica, ya que este tipo de movilidad es la que más puede contribuir a la mejora de la calidad del aire de un municipio como el de Madrid.

9. Relacionado con el punto anterior, el anteproyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible, podría ser el instrumento adecuado para la promoción y regulación de los HUB de movilidad eléctrica, lo que permitirá la recarga de todo tipo de vehículos y para todo tipo de usos (Taxi, VTC, DUM, VMP, etc.).

10. La Ordenanza de Movilidad Sostenible regula ciertos aspectos del taxi, por lo que puede ser el marco adecuado para establecer las bases que faciliten la homologación de los taxis de cero emisiones para Área de Prestación Conjunta del Taxi de Madrid.

11. Por último, en aras de una mejor comprensión de la Ordenanza de Movilidad Sostenible del municipio de Madrid, se considera conveniente elaborar un texto refundido de la ordenanza que aglutine la existente y las modificaciones que se plantean con este anteproyecto.»

Lo que se comunica para su conocimiento.

Madrid, a fecha de firma
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO

**SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA, ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y
MOVILIDAD DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID**

