

2024

PROCESO PARTICIPATIVO ORDENANZA
REGULADORA DE LA ZONA DE BAJAS
EMISIONES DE LOGROÑO

ÍNDICE

| | |
|--|----------|
| ÍNDICE..... | 1 |
| 1. Antecedentes..... | 1 |
| 2. Análisis de las aportaciones en la fase de consulta pública previa | 4 |
| Ecologistas en acción | 4 |
| Asociación Profesional de Compañías Privadas de Seguridad (APROSER)..... | 6 |
| Asociación Nacional de Empresas del sector de dos ruedas (ANESDOR)..... | 7 |
| 3. Conclusiones | 8 |

1. Antecedentes

El Ayuntamiento de Logroño, de conformidad con el artículo 25 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, ostenta la facultad de ejercer como competencias propias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas la regulación de materias de medio ambiente urbano, y específicamente de protección contra la contaminación atmosférica en las zonas urbanas, y de tráfico y estacionamiento de vehículos y movilidad, que incluye la ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas.

Considerando, además, que el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, establece en su artículo 2 lo siguiente:

1. Este real decreto será de aplicación a los proyectos de ZBE que aprueben las entidades locales en cumplimiento de las obligaciones reguladas en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo.

2. En el marco del desarrollo de sus competencias en materia de medio ambiente urbano, corresponde a las entidades locales la regulación de las ZBE, de conformidad con el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, las cuales estarán contempladas en los planes de movilidad urbana sostenible.

3. Las ZBE serán delimitadas y reguladas por las entidades locales en su normativa municipal.

Por la Alcaldía, se ha acordado iniciar el expediente 09.32 CIRCULACIÓN 2024/079 para llevar a cabo los correspondientes trámites para dotar al municipio de Logroño de una Ordenanza de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE).

Nuestra Constitución recoge en su artículo 9.2 la obligación de los poderes públicos de facilitar la participación de todos los ciudadanos en la vida pública. El artículo 129.5 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPACAP) establece la obligación de posibilitar la participación activa de los posibles destinatarios en la elaboración de las normas. Asimismo, el artículo 99.b) de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (LES) recoge como principio legal la participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas y las mercancías.

De conformidad con el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, que regula la participación de los ciudadanos en el procedimiento de elaboración de normas con rango de Ley y reglamentos, “con carácter previo a la elaboración del proyecto o anteproyecto de ley o de reglamento, se sustanciará una consulta pública, a través del portal web de la Administración competente en la que se recabará la opinión de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente afectados por la futura norma acerca de: a) Los problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa; b) La necesidad y oportunidad de su aprobación; c) Los objetivos de la norma; d) Las posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias.”

En este sentido, con fecha 28 de agosto de 2024, se anunció en la página web del Ayuntamiento de Logroño ([141924d6-4319-b233-ade7-1091ff6f6222 \(logrono.es\)](https://141924d6-4319-b233-ade7-1091ff6f6222.logrono.es)) el preceptivo trámite de consulta pública previa. El inicio de la duración del referido trámite empezó a computar desde el día siguiente al de publicación en la página web, terminando dicho plazo el 30 de septiembre de 2024.

2. Análisis de las aportaciones en la fase de consulta pública previa

Una vez concluido el periodo de consulta pública previa, a continuación, se procede a realizar un análisis de las propuestas presentadas por los interesados.

En este sentido, indicar que se han recibido un total de **3 escritos** donde se reflejan una serie de comentarios y opiniones por parte de los interesados, solicitando se tengan en consideración para la elaboración del proyecto de ordenanza de la zona de bajas emisiones.

Respecto a las aportaciones recibidas, resaltar que una de ellas (ANESDOR), se ha presentado fuera del plazo concedido para la consulta pública previa. A pesar de ello y, en aras de poder tener en cuenta un mayor número de comentarios y aportaciones para la elaboración de la Ordenanza de ZBE, el Ayuntamiento de Logroño procede a admitir la misma y se proceden a analizar todas ellas:

Ecologistas en acción

Respecto al escrito presentado por Ecologistas en acción, proponen:

- Que se fijen unos plazos claros y fiables para la implantación de las ZBE, con la sugerencia de la aprobación de medidas adicionales para compensar el exceso de las emisiones contaminantes derivadas del retraso producido en la regulación de las ZBE en la ciudad de Logroño.
- Que se garantice el acceso a toda la información pública relativa al PMUS (Planes de Movilidad Urbana Sostenible) y ZBE, así como impulsar la publicidad de dicha información, con la publicación de forma activa de los datos disponibles sobre el sistema de monitorización y seguimiento en continuo del cumplimiento de los objetivos de calidad del aire y calidad acústica.
- Que se promueva de forma activa el derecho a la participación de las personas interesadas durante todo el proceso de tramitación del PMUS y de la ordenanza de ZBE.
- La mayor parte de los trayectos ya se hacen caminando, en bici y una buena parte en transporte público. Limitar el espacio para los coches no es una medida restrictiva, sino todo lo contrario: es una medida expansiva, que permitiría, de ponerse en marcha seriamente, un incremento de la movilidad activa en la ciudad, contribuyendo de forma muy positiva a mejorar la salud de la ciudadanía, lo que debería ser la prioridad número uno de las autoridades municipales.
- Que la ZBE como ya hemos mencionado sea ambiciosa, no quedándose solo en el casco antiguo, (se deberían incluir las calles de los Muros hasta Avd. de Navarra, el Espolón, las cien tiendas, peatonalización del puente de Hierro, retención al tráfico del

puente de piedra...)) estas son solo unas pequeñas sugerencias. Suprimir los accesos temporales libres a los aparcamientos públicos en el interior de la ZBE.

- Que la ZBE no tendrá restricciones para residentes, servicios públicos, transportistas (en este caso con horarios limitados).
- Que en la ZBE el reparto se realice en Bici-cargas, en carros eléctricos, en vehículos eléctricos o poco contaminantes.
- Que se implante una ZBE todo el campus universitario.
- Ampliar en 2026 el ámbito de la ZBE a los barrios, programando una segunda fase. Implantación de zonas más seguras de los entornos escolares, con menos contaminación y menos ruido. Promoviendo facilitar que los niños y las niñas vayan caminando o en bicicleta al colegio de manera autónoma.
- Incluir zonas de pacificación de tráfico (30, 20 y 10 km/h) con prioridad de peatones y bicis. Siendo más restrictivas las áreas en los entornos escolares, centros de salud, la zona hospitalaria, residencias de ancianos, parques públicos...
- Acompañar la implantación de la ZBE de programas de electrificación y mejora del transporte público y el transporte urbano de mercancías.

De las aportaciones recibidas, debemos recordar en primer lugar que la implantación de una ZBE en la ciudad de Logroño es una obligación legal de acuerdo con lo establecido en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética. El desarrollo de la ZBE a implantar se efectuará de conformidad con los criterios establecidos en el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, así como cualquier otro instrumento normativo que se encuentre vigente durante su desarrollo y aprobación.

En este sentido, el Ayuntamiento de Logroño velará hasta la aprobación definitiva de la Ordenanza reguladora de la ZBE de esta ciudad, por el respeto al principio de seguridad jurídica garantizándose que la norma sea coherente con el resto del ordenamiento jurídico y, cumpliendo con los trámites de participación ciudadana, tal como se establece en la normativa aplicable, de conformidad con el principio de transparencia.

En segundo lugar, se pone de manifiesto que, respecto a la delimitación que se establecerá como ZBE, y teniendo en cuenta las aportaciones recibidas, se definirá la Zona de Bajas Emisiones teniendo en consideración, el origen y destino de la mayoría de las personas usuarias que se desplazan por el municipio, abarcando, principalmente, las zonas que acogen a un gran número de residencias y principales puntos de atracción de viajes (oficinas, comercio y administración pública), donde se concentra la mayor intensidad de vehículos por día. Todo ello, en función de los índices de contaminación detectados y salvaguardando los derechos y libertades de las personas.

De esta forma se obtendrá un espacio más accesible, un lugar de ocio y esparcimiento y la reducción del impacto visual y acústico derivado del tráfico y los vehículos.

En tercer lugar, tras el análisis de las consideraciones expuestas, se desprende un deseo de que se plantee una ZBE ambiciosa donde prime la movilidad de los peatones y bicicletas, sin perjuicio de que no se restrinja el acceso a residentes, servicios públicos y transportistas.

Por ello, teniendo en cuenta las aportaciones recibidas en este sentido, indicar que, desde el ayuntamiento de Logroño se valorarán las mismas con el fin de garantizar el acceso a los distintos sectores de la ciudadanía de manera efectiva. Así, la futura ordenanza reguladora recogerá el sistema de excepciones o autorizaciones más adecuado para este fin basándose, al mismo tiempo, en los parámetros que queden fijados en el proyecto definitivo de la zona de bajas emisiones que finalmente sea aprobado.

Por otro lado, en relación con la posibilidad de que la delimitación de la ZBE pueda extrapolarse a zonas adyacentes, indicamos que, inicialmente, la Zona de Bajas Emisiones se delimitará con base en la trama urbana municipal, siendo el objetivo principal que cubra las zonas con mayor afluencia de vehículos y, por ende, más contaminadas. No obstante, según resulte necesario, en función de los índices de contaminación detectados en cada momento, nada impide a esta Administración revisar y, en su caso, llegar a modificar la Zona de Bajas Emisiones inicialmente delimitada, abarcando nuevas zonas o áreas dentro de la ciudad.

Cabe indicar que la futura ordenanza debe ceñirse principalmente a la implantación de medidas de restricción de acceso, circulación y estacionamiento en la ZBE; no obstante, el Ayuntamiento de Logroño, con el fin de conseguir que la implantación de esta zona resulte positiva para la convivencia de las personas con los distintos modos de transporte y el paso a una movilidad más sostenible, considera primordial la promoción del servicio de transporte público.

Por último, resaltar que, desde el Ayuntamiento de Logroño se están llevando a cabo distintas acciones, tendentes a facilitar una mayor información y participación de la ciudadanía. Todo ello, con el fin de poder obtener de forma activa un intercambio de impresiones e intentar favorecer la intervención de toda la ciudadanía interesada en la elaboración del proyecto de implantación de ZBE. En este sentido, entre otras acciones que se están desarrollando, cabe resaltar que el Ayuntamiento ha facilitado un portal web donde se recoge todo el contenido, trabajos y actualizaciones relacionadas con la ZBE. Asimismo, se ha celebrado una sesión de información pública en donde se ha trasladado explicación detallada y, se van a llevar a cabo distintas rondas de entrevistas con asociaciones y empresas.

Asociación Profesional de Compañías Privadas de Seguridad (APROSER).

Respecto al escrito presentado por APROSER, proponen:

- Que la Ordenanza de Bajas Emisiones de Logroño incorpore en el apartado de excepciones previstas una referencia a “los servicios de seguridad pública y privada”.
- Que subsidiariamente o adicionalmente, se recoja una referencia expresa entre las actividades comprendidas en la excepción a la aplicación general de la Zona de Bajas

Emisiones a “los servicios prestados por las empresas de seguridad privada, en particular, los relativos al transporte de fondos y gestión del efectivo”.

En relación a la consideración efectuada y, siguiendo con todo lo expuesto anteriormente, incidir que desde el ayuntamiento de Logroño se valorará la misma con el fin de garantizar el acceso a los distintos servicios esenciales de manera efectiva.

Asociación Nacional de Empresas del sector de dos ruedas (ANESDOR).

Respecto al escrito presentado por ANESDOR, en la ZBE, proponen que se le proporcione a las motocicletas un tratamiento diferenciado frente a los turismos:

- Los vehículos de categoría L sin etiqueta deberían recibir el mismo trato que los coches con etiqueta B.
- Los vehículos de categoría L con etiqueta B deberían recibir un trato similar a los coches de etiqueta C.
- Los vehículos de categoría L con etiqueta C deberían recibir el mismo trato que los coches de etiqueta ECO.
- Respecto a la etiqueta “CERO”, no debería plantearse ningún tipo de restricción de acceso o circulación.
- Al margen de esto, las restricciones a las motos deberían iniciarse más tarde, para favorecer el cambio modal y poner en valor sus ventajas en la movilidad urbana sostenible.
- En ningún caso se debería cobrar a la moto en el Servicio de Estacionamiento Regulado.
- Como reconoce la Comisión Europea para la implementación de ZBE es importante reconocer algunas excepciones para permitir el acceso a los siguientes colectivos:
 - Personas con discapacidad o movilidad reducida
 - Usuarios que deban acceder por causa justificada (como atención médica, talleres)
 - Residentes o usuarios que dispongan de plaza de garaje en el interior de la ZBE
 - Motocicletas de servicios como policía, correos o reparto a domicilio
 - Vehículos históricos.
 - Eventos culturales o especiales como concentraciones de vehículos, competiciones...
 - Titulares de vehículos sin distintivo ambiental con rentas bajas

En relación a la consideración efectuada y, siguiendo con el análisis realizado del primer escrito, resulta preciso reiterar que, desde el ayuntamiento de Logroño se valorará la misma con el fin de garantizar el acceso a los distintos sectores de la ciudadanía de manera efectiva y teniendo en cuenta las diferentes tipologías de vehículos.

3. Conclusiones

A la vista de las aportaciones realizadas en el proceso de consulta se extraen las siguientes conclusiones:

1. Tras analizar el contenido de los comentarios recibidos cabe destacar, la reducida participación realizada por la ciudadanía en esta primera fase del proceso regulatorio abordado por el Ayuntamiento, entendiéndose por tanto que se acoge de forma positiva por la ciudadanía la creación e implantación de la futura Ordenanza reguladora de la ZBE de Logroño.
2. Las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento dentro de la ZBE se harán conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente en cada momento, que tiene en cuenta, tanto del carburante como de la antigüedad de los vehículos.
3. En base a las aportaciones recibidas, se establecerá una Zona de Bajas Emisiones teniendo en cuenta los condicionantes que quedarán reflejados en el proyecto de ZBE y, tomando en consideración tanto las necesidades de la ciudadanía y la problemática de contaminación del municipio.
4. El perímetro de la ZBE abarcará inicialmente las zonas del municipio con alta densidad de tráfico, debido al elevado número de residentes y, a las diferentes zonas de servicios y actividad terciaria, coincidiendo estas, como aquellas áreas con mayores índices de contaminación. Al mismo tiempo, se establecerá un sistema de seguimiento y control dentro del área, y se permitirá, en su caso, la ampliación de la ZBE a otras áreas del municipio.
5. Aunque se valora muy positivamente la participación activa de los participantes en la consulta pública previa, no podrán ser tenidas en cuenta aquellas propuestas que exceden al propio proyecto de ordenanza de regulación de la ZBE.