

Sr Alcalde del Ayuntamiento de Valladolid

Francisco Javier Gutiérrez Hurtado, con D.N.I. número 13059058A, en representación en calidad de Presidente de Ecologistas en Acción de Valladolid, inscrita en el correspondiente Registro de la Junta de Castilla y León, de la que señalamos como domicilios a efectos de notificación el apartado de correos 533 de Valladolid y el buzón electrónico valladolid@ecologistasenaccion.org, comparecemos y de la forma más procedente en derecho, decimos:

Que, en relación al anuncio de información pública relativa a la aprobación inicial de la “Ordenanza por la que se crea una zona de bajas emisiones en el municipio de Valladolid”, aparecido en el BOP de Valladolid de 4 de enero de 2023, formulamos las siguientes:

CONSIDERACIONES

Primera. Contexto ambiental

La Zona de Bajas Emisiones (ZBE) de Valladolid propuesta en el Plan de Mejora de la Calidad del Aire y el Proyecto de Ordenanza aprobado inicialmente por el Ayuntamiento tiene una superficie de 310 hectáreas, el 6,6 por ciento de las 4.685 hectáreas de la ciudad consolidada, y en ella habitan aproximadamente 39.000 personas, el 13,1 por ciento de los 297.370 habitantes censados en el municipio en 2021.

El Proyecto Técnico de la ZBE selecciona esta delimitación entre las tres evaluadas, exclusivamente considerando la modelización del efecto sobre el tráfico motorizado en cada una, sin justificar con claridad el motivo de la elección de la ZBE propuesta. No se prevé la ampliación progresiva de la ZBE a una parte mayor o al conjunto de la ciudad.



Alternativa 1. Plan de Acción

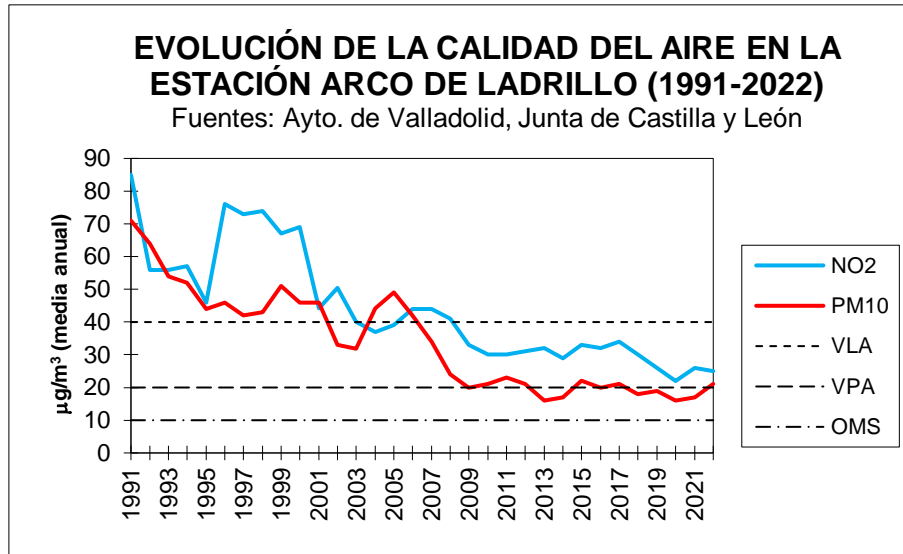
Alternativa 2. ZBE propuesta

Alternativa 3. Zona ORA

La evaluación de la calidad del aire de la ZBE se realizará mediante las estaciones automáticas fijas de control de la contaminación atmosférica Arco de Ladrillo 2 (tráfico) y Puente del Poniente (fondo), pertenecientes a la red del Ayuntamiento de Valladolid, y mediante una red de nanosensores, ocho de los cuales están en funcionamiento, sin que hasta la fecha se conozcan los datos de contaminantes registrados en los mismos.

Con arreglo a las mediciones de partículas respirables (PM₁₀) y dióxido de nitrógeno (NO₂) de la estación fija de tráfico Arco de Ladrillo 2, la única incluida en el ámbito de la ZBE propuesta, se

puede caracterizar la calidad inicial del aire urbano como buena, atendiendo a los estándares legales vigentes, pero manifiestamente mejorable si se consideran las directrices de la Organización Mundial de la Salud (OMS) e incluso los nuevos valores límite propuestos por la Comisión Europea en el proceso de revisión de la Directiva de calidad del aire ambiente actualmente en tramitación.



Hay que tener en cuenta además que esta estación de medición incumple los criterios legales de ubicación, por estar apantallada por árboles de gran porte y no localizarse en uno de los lugares donde se registran los niveles de contaminación más altos a los que puede verse expuesta la población durante un periodo de tiempo significativo, como han mostrado las mediciones de NO₂ realizadas por Ecologistas en Acción de 2020 a 2022.

Respecto a los niveles de ruido, la comparativa de los mapas estratégicos de ruido de 2018 y 2022 de la ciudad de Valladolid, confeccionados con datos de 2017 y 2021, también arroja una tendencia progresivamente descendente en la ZBE propuesta.



Mapa de ruido de 2018 (datos de 2017)

Mapa de ruido de 2022 (datos de 2021)

En ambos casos, los datos de partida deberían ser los previos a la pandemia, para evitar el sesgo introducido en 2020 y 2021 por las medidas de restricción de la movilidad social. Correspondiendo a los datos de calidad del aire de 2019 y al mapa de ruido de 2018.

La carga de enfermedad de la contaminación atmosférica en la ciudad de Valladolid se ha estimado por el Instituto de Salud Carlos III y el Instituto de Salud Global en más de doscientas muertes prematuras, cada año, por la exposición a los contaminantes partículas finas (PM_{2,5}), NO₂ y ozono (O₃). Sobre una mortalidad anual de alrededor de tres mil defunciones totales, se trata de un impacto sanitario muy relevante que requiere la adopción de iniciativas más allá del cumplimiento de los actuales estándares legales.

Con la información disponible en el Plan de Mejora de la Calidad del Aire, la mayor parte (40%) de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), y por asimilación las de óxidos de nitrógeno (NO_x), monóxido de carbono (CO) y partículas, procede en Valladolid de la quema de combustibles fósiles en el transporte, con una contribución también muy relevante de la industria. No obstante, el tráfico motorizado urbano es el principal responsable de los niveles de NO₂ y partículas que registra la estación fija de medición Arco de Ladrillo 2, por emitirlos a la altura a la que transita y vive la población.

Por tanto, la movilidad motorizada ocasiona una parte mayoritaria de las emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, y es la principal responsable de los niveles de contaminación atmosférica a los que se haya expuesta la población de Valladolid, como demuestran las mayores concentraciones de NO₂ en las estaciones urbanas de tráfico, los ciclos diario y semanal de este contaminante y la drástica reducción de sus concentraciones durante el confinamiento social decretado entre marzo y junio de 2020, en el contexto de la crisis sanitaria de la COVID-19.

DIÓXIDO DE NITRÓGENO, NO₂

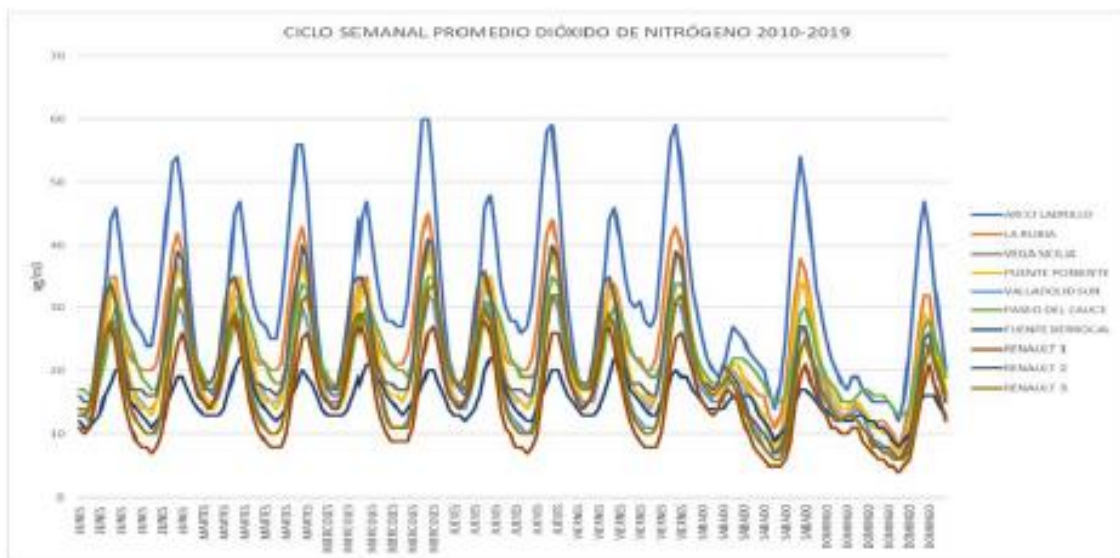
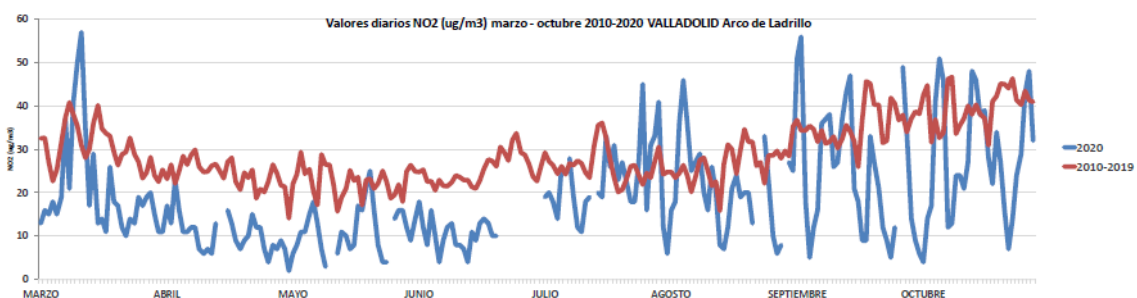


Gráfico 15: Ciclo semanal promedio de NO₂. Años 2010-2019.



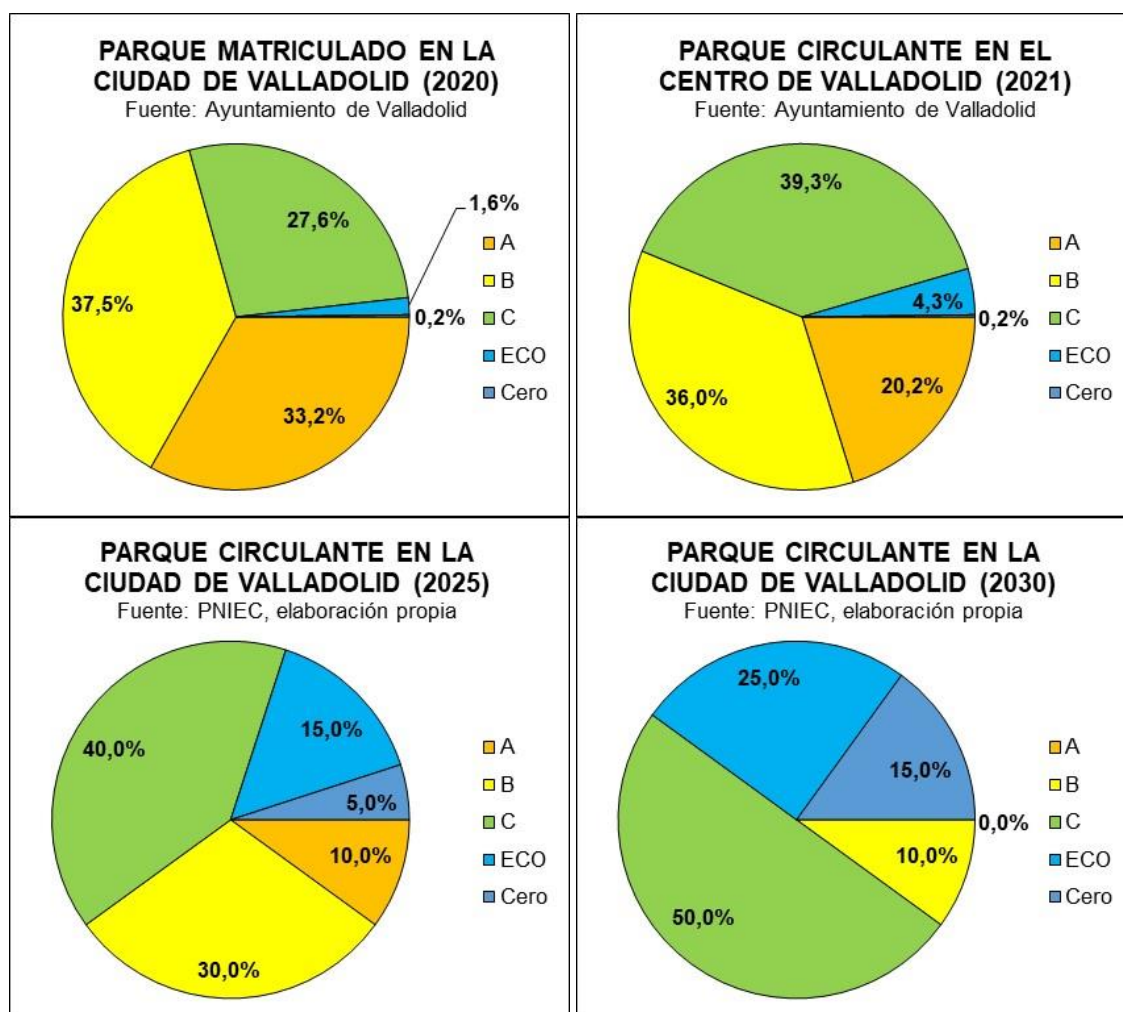
Segunda. Contexto de movilidad y emisiones

El Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible y Segura de Valladolid (PIMUSSVA) agrupa la mayor parte del ámbito de la ZBE propuesta en las macrozonas 1 a 4. Este ámbito atraía y generaba en 2015 unos 329.000 viajes diarios, una cuarta parte de los desplazamientos internos en la ciudad, de los cuales 60.000 se producían en vehículo privado, 43.000 en transporte público y 219.000 a pie.

Considerando una media de 1,30 ocupantes por vehículo para el tráfico interno (1,43 para el tráfico externo, según el PIMUSSVA), el centro de la ciudad generaría o atraería diariamente unos 45.000 vehículos motorizados privados, 20.000 de entrada y 25.000 de salida, lo que representa en torno al 15 por ciento de los flujos totales.

La zona ORA cuenta con unas 8.500 plazas de aparcamiento en superficie y el ámbito de la ZBE propuesta incluye además 2.800 plazas de rotación en doce aparcamientos comerciales (Plaza Mayor, plazas de Colón, España, Portugaleta y Zorrilla, Paseo de Isabel la Católica, Mercado del Campillo, Las Moreras, Capuchinos, Doctrinos, Poniente y RENFE), sin contar las 740 plazas de rotación del aparcamiento del Hospital Clínico.

Según el Proyecto Técnico de la Ordenanza de la ZBE, una quinta parte de los vehículos que acceden a su ámbito tienen etiqueta A (17%) o no están identificados (3%), mientras el resto corresponde a vehículos de etiqueta B (36%), C (39%) y ECO (4%), resultando testimonial la participación de los vehículos de etiqueta cero (0,2% a lo sumo). Siendo ésta la distribución por etiquetas ambientales del parque circulante en el centro urbano.



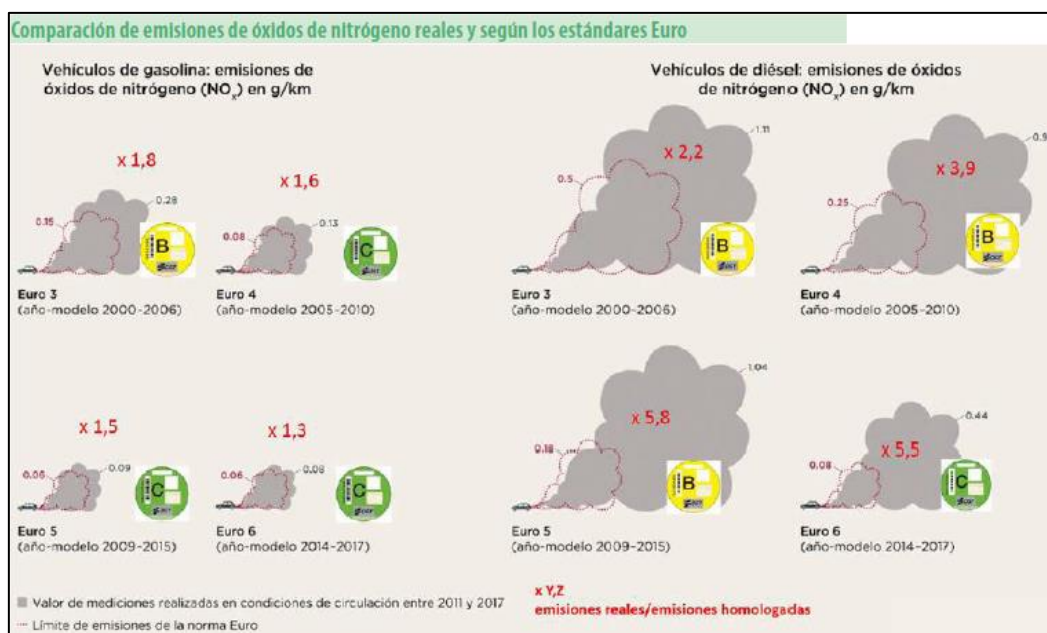
Bajo la hipótesis de que la cifra global de vehículos se mantendrá estable, con arreglo a las previsiones del vigente Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 (PNIEC) se

estima que en 2030 el parque circulante en la ciudad estaría distribuido entre un remanente de vehículos de etiqueta B (10%), un 50% de vehículos con etiqueta C, una cuarta parte de vehículos híbridos y un 15% de vehículos eléctricos.

Para precisar el impacto de las posibles regulaciones relativas a la calidad del aire, las cifras de los distintivos ambientales del parque registrado deben ser ponderadas con las emisiones reales de los vehículos, con independencia de las etiquetas ambientales que tienen asignadas pues el distintivo no refleja adecuadamente su contribución a la calidad del aire y el cambio climático, debido a *dieselgate* y las altas emisiones de los híbridos.

Etiqueta ambiental	g de NO _x /km		g de PM ₁₀ /km	
	Norma EURO	Emisión real	Norma EURO	Emisión real
A	0,15-0,50	1,18	0,005-0,140	0,052
B	0,15-0,25	0,80	0,005-0,025	0,015
C	0,06-0,08	0,25	0,005	0,002
ECO	0,01	0,08	0,001	0,004
Cero	0,00	0,06	0,000	0,005

Fuentes: Ayuntamiento de Valladolid y proyecto europeo Life GySTRA <https://lifegystra.eu>



El Proyecto Técnico de la Ordenanza de la ZBE no tiene en cuenta las emisiones reales de los vehículos, que son muy superiores a las emisiones permitidas por la normativa. Con arreglo a las mismas y al parque circulante por el centro de Valladolid, se obtiene que es necesario limitar la circulación de los vehículos de etiqueta B y C para lograr una mejora sustancial de la calidad del aire por dióxido de nitrógeno (NO₂), monóxido de carbono (CO) e hidrocarburos (HC), todos ellos precursores de ozono, mientras en el caso de las partículas PM₁₀ hay que tener en cuenta que sólo la mitad son emitidas por los tubos de escape, correspondiendo el resto al polvo de rodadura por el desgaste de neumáticos y frenos, independientemente de la etiqueta ambiental.

Etiqueta ambiental	% parque circulante	% de las emisiones totales por contaminante			
		NO _x	PM ₁₀	CO	HC
A	20,2	37,9	62,3	29,8	33,7
B	36,0	45,9	32,0	33,5	30,0
C	39,3	15,6	4,7	32,6	32,7
ECO	4,3	0,5	1,0	4,0	3,6
Cero	0,2	0,0	0,1	0,1	0,0

Fuentes: Ayuntamiento de Valladolid y proyecto europeo Life GySTRA, elaboración propia

Tercera. Objetivos de la ZBE propuesta

El Proyecto Técnico de la Ordenanza de la ZBE establece los siguientes objetivos, sin adaptar a lo previsto en el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones (RDZBE), posterior a la confección de aquel:

- Mejora de la calidad del aire. Reducción de las concentraciones medias anuales de NO₂ y PM₁₀ a 20 microgramos por metro cúbico (µg/m³) en 2030, asumiendo los nuevos valores límite propuestos por la Comisión Europea, pero muy por encima de lo recomendado por la OMS (respectivamente 10 y 15 µg/m³).
- Mejora del medio ambiente sonoro. Cumplimiento de los valores límite para áreas Tipo 1. Área de silencio (usos dotacionales sanitario, docente, educativo, asistencial o cultural), en 2026, en el interior de la ZBE propuesta.
- Mitigación del cambio climático. Reducción del 40% de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) para el municipio en 2030, respecto a 2010, inferior al 55% propuesto por la Comisión Europea, aunque alineado con el PNIEC.
- Impulso al cambio modal. Se asumen los objetivos del PIMUSSVA, que para 2030 suponen reducir un 4% los viajes en vehículo privado respecto a 2015, muy por debajo del 35% propuesto por el PNIEC, pasando del 30% al 27,5%.

Modo Básico	EDM 2015		PIMUSSVA 2026		PIMUSSVA 2030	
	Num.	%	Num.	%	Num.	%
A pie	346.555	52,9%	364.832	53,3%	366.507	53,3%
Transporte público	85.538	13,1%	101.805	14,9%	104.274	15,2%
Vehículo privado	196.874	30,0%	190.230	27,8%	188.940	27,5%
Bicicleta*	4.750	0,7%	13.816	2,0%	21.284	3,1%
Otros	21.598	3,3%	13.816	2,0%	7.095	1,0%
Total	655.316	100,0%	684.500	100,0%	688.100	100,0%

*A partir de 2026 se hace referencia a Bicicleta y VMP.

Por lo tanto, en una primera aproximación hay que notar que los objetivos de la ZBE propuesta son muy inferiores a los planteados por la OMS (calidad del aire), la Comisión Europea (cambio climático) y el PNIEC (cambio modal), siendo más ambiciosos en relación a la mejora del ambiente sonoro. No obstante, como se verá su consecución se vuelve bastante difícil, atendiendo al diseño y el calendario de la ZBE propuesta.

Cuarta. Impacto ambiental de la ZBE propuesta

Para valorar los efectos de la ZBE propuesta, considerando el contexto ambiental y de movilidad de partida, los aspectos esenciales son los siguientes:

- La regulación propuesta se proyecta sobre una pequeña parte de la ciudad, afectando únicamente a los 20.000 vehículos motorizados diarios de entrada a la ZBE (los 25.000 vehículos de salida corresponderían a residentes), lo que supone una séptima parte de los 150.000 vehículos que circulan por la ciudad.
- De esos 20.000 vehículos diarios, sólo se verán afectados en un primer momento (2024) a lo sumo una quinta parte (etiqueta A), en torno a la mitad en 2025 (etiquetas A y B) y tres quintas partes en 2030 (etiquetas A, B y C), considerando la composición previsible del parque circulante en cada uno de dichos años.
- Esto supone que como máximo la reducción del tráfico motorizado inducida en la ciudad por la ZBE propuesta sería del 3% en 2024, 7% en 2025 y 8% en 2030. Estas magnitudes no permiten pensar en un cambio modal significativo a nivel de ciudad por efecto de la ZBE propuesta, en ninguna de las fases previstas.

Además, hay que tener en cuenta el amplio abanico de usos, exenciones y accesos temporales autorizados en la Ordenanza propuesta, cuyo volumen no es cuantificado y pueden conllevar una utilización abusiva. Respecto a los usos de la ZBE (artículo 9):

- Los vehículos con distintivo ambiental de categoría ECO supondrán un 15% del parque circulante en 2025 y un 25% en 2030, con emisiones de GEI, partículas y CO superiores a las de los vehículos con etiqueta C, por su mayor potencia.
- Los vehículos de uso compartido y multiusuario pueden suponer una parte no despreciable del parque circulante en 2030, permitiéndose su libre circulación.

Respecto a las exenciones (artículo 10):

- Los vehículos con plaza de garaje particular en propiedad o en alquiler situada en el interior de la ZBE, con el riesgo de que puedan proliferar para conseguir el acceso libre de vehículos con etiquetas ambientales A, B o C, según fases.
- Los vehículos de personas o unidades de convivencia con ingresos anuales inferiores a 2,1 veces el IPREM anual (600 euros mensuales en 2023) suponen “a priori” un volumen pequeño, que en cualquier caso debería cuantificarse.

Y respecto a los accesos temporales a la ZBE (artículo 11):

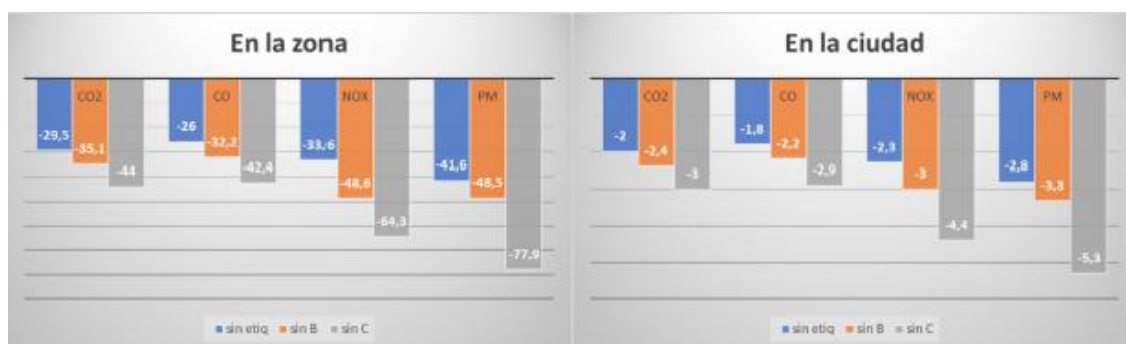
- El acceso libre a las 2.800 plazas de rotación de los doce aparcamientos comerciales públicos ubicados en el interior de la ZBE amenaza con vaciarla de contenido. Estimando una rotación de hasta 10 vehículos diarios por plaza, supone un volumen muy elevado, que debería limitarse mediante su conversión en plazas de residentes y/o restringiendo el acceso temporal a ciertos usos.

Considerando lo abierto de los usos, exenciones y accesos temporales autorizados en la ZBE propuesta, se podría estimar que en torno a la mitad de los vehículos afectados por las restricciones en cada fase temporal podrán seguir accediendo a la ZBE. Lo que supone que **la reducción del tráfico motorizado en el ámbito de la ZBE propuesta oscilará entre el 10% (2024), el 25% (2025) y el 30% (2030), limitándose la reducción inducida por la ZBE en la ciudad al 1% en 2024, al 3% en 2025 y al 4% en 2030.**

	2021	2024	2025	2030	2021-2030
ZBE	20.000	18.000	15.000	14.000	-30%
Resto ciudad	130.000	130.000	130.000	130.000	0%
Total	150.000	148.000	145.000	144.000	-4%

Fuente: Ayuntamiento de Valladolid, elaboración propia

El Proyecto Técnico de la Ordenanza de la ZBE propuesta cuantifica las reducciones de emisiones esperables de GEI y tóxicos eliminando de su ámbito sucesivamente la circulación de los vehículos con etiqueta ambiental A, B y C, con el siguiente resultado:



Este cálculo no tiene en cuenta por lo tanto las exenciones y accesos temporales a la ZBE, que se han estimado como muy relevantes, ni tampoco las emisiones reales de los vehículos, por lo que resultan probablemente muy sobredimensionadas para el ámbito de la ZBE propuesta, donde se

obtienen reducciones inverosímiles de emisiones al aire, de entre el 26% y el 78% según el contaminante y la fase considerada.

No obstante, para el conjunto de la ciudad la reducción de emisiones es muy pequeña, limitándose a en torno al 2% para todos los contaminantes en 2024 (etiqueta A), entre el 2% y el 3% en 2025 (etiquetas A y B) y entre el 3% y el 5% en 2030 (etiquetas A, B y C), según el contaminante considerado. **Se trata de reducciones muy pobres que por sí mismas no cumplen las metas de calidad del aire y cambio climático de la ZBE.**

Por último, hay que resaltar que de acuerdo al artículo 16 del Proyecto de Ordenanza, el Plan de Acción en Situaciones de Alerta por Contaminación del aire Urbano de Valladolid sólo podría restringir los accesos temporales a la ZBE, pero no el acceso de los vehículos exentos. Además, remite la calificación de estos episodios a los valores límite recogidos para cada contaminante en la legislación aplicable de calidad del aire, lo que supondría la derogación “de facto” del Plan de Acción en Situaciones de Alerta.

Quinta. Sugerencias concretas a proyecto de Ordenanza de la ZBE

En coherencia con el análisis expuesto, los aspectos clave para mejorar la eficacia de la ZBE propuesta para Valladolid, modificando la Ordenanza aprobada inicialmente por el Pleno municipal, se exponen a continuación:

1. Incluir en el artículo 6 de la Ordenanza los objetivos cuantificables de la ZBE, de acuerdo al artículo 3 del RDZBE y conforme a los requerimientos establecidos en sus artículos 7 y 8.

Dado que el artículo 7 del RDZBE establece que ésta contribuirá a alcanzar en un plazo razonable las directrices sobre calidad del aire de la OMS, se propone para ello reducir las concentraciones medias anuales de NO₂, PM₁₀ y PM_{2,5} a 10, 15 y 5 microgramos por metro cúbico (µg/m³) en 2030, más allá del cumplimiento de los valores límite legales.

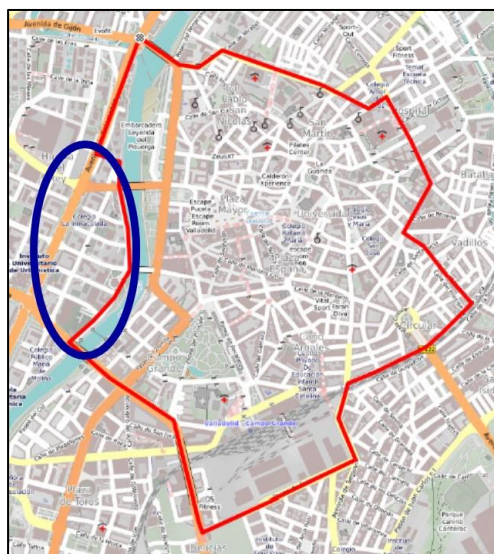
Asimismo, dado que el artículo 8 del RDZBE señala que ésta será coherente con los objetivos establecidos en el PNIEC, en particular, con el objetivo de reducción de la utilización del vehículo privado motorizado frente al resto de modos de transporte, se sugiere para ello reducir en un 35% los desplazamientos en vehículo privado en 2030, respecto al año 2015.

Se consideran coherentes con el RDZBE el objetivo de reducción de las emisiones de GEI para 2030 (revisable de acuerdo a las modificaciones futuras del PNIEC) y el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica para áreas Tipo 1. Área de silencio (usos dotacionales sanitario, docente, educativo, asistencial o cultural), en 2027 (4ª fase de los mapas de ruido).

2. Ajustar el ámbito de la primera fase de la ZBE en su borde occidental, llevándolo hasta la Avenida de Salamanca, de acuerdo al artículo 4.1 del RDZBE y al punto A.1 de su Anexo I.

La Avenida de Salamanca es el eje principal de circulación de la margen derecha del río Pisuerga y en ella se localiza el aparcamiento disuasorio de la Feria de Muestras. Por ello, como ya hiciéramos en nuestras alegaciones al Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la ciudad de Valladolid, proponemos como más adecuado este límite que el río Pisuerga.

Se trata además de un ámbito muy saturado de tráfico motorizado, con niveles de partículas elevados según las mediciones realizadas en 2022 por la Asamblea Ciclista de Valladolid. Delimitando el perímetro occidental de la ZBE en la Avenida de Salamanca se liberarían de tráfico los puentes del Poniente y de Isabel la Católica, pacificando la primera fase del barrio



Huerta del Rey, de carácter residencial. La ZBE añadiría así la estación de calidad del aire Puente del Poniente, que mejoraría el seguimiento previsto con la estación Arco de Ladrillo.

3. Ampliar en 2028 el ámbito de la ZBE a los barrios, programando una segunda fase que permita dar cumplimiento a los objetivos establecidos, de acuerdo al artículo 4.2 del RDZBE.

La limitación de la ZBE a la primera fase propuesta no permitiría alcanzar los objetivos sugeridos de mejora de la calidad del aire, mitigación del cambio climático ni cambio modal, según se ha concluido en la consideración cuarta, por lo que es necesario ampliar su ámbito territorial en una segunda fase, para cuya entrada en vigor se propone el 1 de enero de 2028, tras la evaluación de la ZBE en 2027 y las elecciones municipales de ese mismo año.

Como señalamos en nuestras alegaciones al Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la ciudad de Valladolid, la vía perimetral de la segunda fase de la ZBE sería la ronda interior VA-20 (A-62 por el oeste), con la finalidad de extender los beneficios ambientales, filtrar el acceso de vehículos desde los municipios del alfoz e impulsar el cambio modal a escala urbana y metropolitana, apoyado en la creación de un verdadero transporte público metropolitano.

La segunda fase de la ZBE sería coherente con la estrategia de reducción del tráfico de entrada en la ciudad desde el área metropolitana y desde barrios periféricos, que según el PIMUSSVA es de 130.000 vehículos diarios, mediante el desarrollo de los intercambiadores de transporte, prevista en el vigente PGOU de Valladolid bajo la denominación “Puertas de la Ciudad”.



Este es el enfoque de las ZBE delimitadas por las Rondas de Barcelona y la M-30 en Madrid, y también está siendo barajado por otras áreas urbanas intermedias, similares a Valladolid.

4. Delimitar en el interior de la ZBE zonas de especial sensibilidad destinadas a proteger a los sectores más vulnerables de la población, de acuerdo al artículo 4.3 del RDZBE.

Con arreglo a esta disposición, se propone delimitar zonas de especial sensibilidad en torno a los equipamientos escolares, sanitarios, hospitalarios y de residencias de ancianos. El diseño de dichas zonas de especial sensibilidad debería incluir requisitos y medidas de reducción de emisiones más exigentes que los que se establezcan en la zona principal.

La Proposición No de Ley aprobada por el Congreso el pasado 9 de marzo de 2022, insta a: 1) Limitar el aparcamiento y el tráfico en las calles del entorno y, muy especialmente, en las inmediaciones de las entradas a los centros; 2) Vigilar y hacer cumplir estrictamente la normativa vial a la entrada y salida de estudiantes para que el entorno escolar sea un espacio seguro y de convivencia; y 3) Priorizar la movilidad peatonal, ciclista, la accesibilidad universal y otros elementos de movilidad personal, en el viario del entorno escolar, creando corredores de acceso libres de coches, fomentando la presencia de vegetación y agua, y promoviendo zonas estanciales, de encuentro y de juego en el espacio público.

Por todo ello, en el caso de los centros escolares que se encuentren dentro de la ZBE de Valladolid vigente en cada fase, proponemos el siguiente plan de trabajo:

- El 1 de enero de 2024, se eliminará la banda de aparcamiento alrededor de los centros escolares.
- En las calles que dan acceso a los centros escolares, se señalará la restricción de acceso, parada y estacionamiento a las horas de entrada y salida del alumnado.
- Se realizará una campaña informativa en los primeros meses, y se vigilará de forma estricta el cumplimiento de la normativa
- El 1 de enero de 2025, se restringirá de forma completa la circulación de coches por las calles alrededor de los centros escolares.

5. Otorgar a los vehículos ECO el mismo tratamiento que los de etiqueta C, por sus mayores emisiones reales de GEI, CO y partículas, ocupando además un mayor espacio público.

Dado que el artículo 5.2 del RDZBE establece que las prohibiciones o restricciones de acceso afectarán prioritariamente a los vehículos con más potencial contaminante y serán proporcionales a los objetivos de calidad del aire y mitigación de emisiones de gases de efecto invernadero, se propone que los vehículos ECO pasen del artículo 9 de la Ordenanza al 10.a), de forma que sólo los vehículos con etiqueta Cero disfruten de acceso libre a la ZBE.

6. Adelantar el calendario de aplicación, limitando el 1 de enero de 2024 el acceso al ámbito de los vehículos con etiqueta ambiental A y B y el 1 de enero de 2025 de los vehículos C y ECO.

Tomando en consideración que según el artículo 14.3.a) de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética los municipios de más de 50.000 habitantes debían establecer sus zonas de bajas emisiones antes de 2023, el calendario de exenciones de la disposición transitoria única de la Ordenanza debería modificarse en el sentido señalado.

El 1 de enero de 2028 se ampliarían las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos de las etiquetas A, B, C y ECO a la segunda fase propuesta para la ZBE.

Con la finalidad de promover la eficiencia energética en el uso de los medios de transporte formulada por el artículo 3.2.c) del RDZBE, se deberían complementar las medidas de restricción de acceso, circulación y estacionamiento de los vehículos con una penalización de aquellos más emisores de GEI que puedan acceder a la ZBE, mediante una tarificación progresiva del coste del estacionamiento y del impuesto de vehículos de tracción mecánica.

Durante la evaluación de la ZBE a realizar en 2027, debería abordarse en su caso el estudio de la implantación de un peaje de acceso, cuya recaudación iría destinada al refuerzo del transporte público y los medios de movilidad activa peatonal y ciclista.

7. Suprimir los accesos temporales libres a los aparcamientos públicos en el interior de la ZBE, conforme al artículo 5.3 del RDZBE por impedir el cumplimiento de los objetivos de la ZBE.

Dado que únicamente, y en casos debidamente justificados, se podrán establecer excepciones a las restricciones previstas, siempre y cuando garanticen el cumplimiento de lo establecido en los artículos 3 y 4 del RDZBE, se propone suprimir el acceso a los aparcamientos públicos en el interior de la ZBE del artículo 11 de la Ordenanza.

Además, el acceso libre a las 2.800 plazas de rotación de los doce aparcamientos comerciales públicos ubicados en el interior de la ZBE, junto al acceso libre de los vehículos ECO, constituye una discriminación económica que privilegia la movilidad motorizada de los grupos de población con más renta.

En coherencia con lo expuesto, debe evitarse la ampliación de estos estacionamientos (en particular la anunciada del aparcamiento del Paseo de Isabel la Católica), promoviendo los aparcamientos disuasorios periféricos e intercambiadores previstos en el PGOU de Valladolid y la conversión de plazas rotatorias comerciales en plazas de residentes.

Por otro lado, el Proyecto Técnico de la Ordenanza debería incorporar una cuantificación de la intensidad de tráfico que suponen las restantes exenciones y accesos temporales contemplados en los artículos 10 y 11 de la Ordenanza, en particular los vehículos con plaza de garaje particular en propiedad o en alquiler y los de personas con ingresos bajos.

8. Ampliar el ámbito territorial del Plan de Acción en Situaciones de Alerta por Contaminación del Aire Urbano de Valladolid a la ZBE propuesta.

A materializar durante el procedimiento de adaptación de este protocolo municipal al Plan Marco de Acción a corto plazo para casos de episodios de contaminación establecido por el artículo 25.9 del Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire. Además, se deberían actualizar los umbrales de contaminación de acuerdo a los nuevos estándares legales y de la OMS, tomando en consideración que los establecidos en el Anexo I del Real Decreto citado son umbrales de mínimos.

Para evitar contradicciones entre el Plan de Alerta municipal y la Ordenanza de la ZBE, se propone suprimir el artículo 16 de la Ordenanza, o bien modificarlo según la redacción: *“Por motivos de salud pública y de calidad del aire, ante episodios de alta contaminación atmosférica, se podrán dejar sin efecto las exenciones y los permisos de accesos temporales a la ZBE, por el tiempo que dure el episodio, según lo previsto en el correspondiente Plan de Acción en Situaciones de Alerta por Contaminación del Aire Urbano de Valladolid”*.

9. Acompañar la implementación de la ZBE de programas de electrificación y mejora del transporte público y el transporte urbano de mercancías, de acuerdo al artículo 5 del RDZBE.

Las subvenciones e incentivos fiscales que apliquen el Ayuntamiento de Valladolid y otras administraciones públicas a la renovación del parque circulante deben limitarse a la electrificación de las flotas de transporte colectivo, *carsharing*, reparto de mercancías y servicios públicos, de manera que en 2030 todos sus vehículos tengan la etiqueta Cero.

En este sentido, se propone suprimir del artículo 6 de la Ordenanza el objetivo de “acelerar el proceso de renovación y actualización del parque de vehículos que circulan por la ciudad de Valladolid”, pues éste no es el objetivo de las ZBE, según el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética y el artículo 1 del RDZBE.

Asimismo, se propone acompañar la implantación de la ZBE de un programa de mejora del transporte público que amplíe frecuencias y optimice recorridos, con la adecuada conexión con los aparcamientos disuasorios y las localidades del área urbana de Valladolid. Al tiempo que se prioriza y potencia la movilidad activa peatonal y ciclista, y se presta atención especial al desarrollo de formas de movilidad sostenibles para el acceso a los centros de trabajo.

10. Desarrollar los indicadores de monitorización y seguimiento del Anexo I con el fin de evaluar el cumplimiento de los objetivos establecidos, de acuerdo al artículo 12 del RDZBE.

En particular, entre los indicadores de calidad del aire debe incluirse el seguimiento de los estándares de la OMS, y deben añadirse el reparto modal del uso del automóvil particular y el porcentaje de vehículos cero emisiones con respecto al total de la flota de vehículo privado, transporte de mercancías y transporte colectivo.