



*Alegaciones: aprobación inicial Ordenanza ZBE*

## **AL ÁREA DE MOVILIDAD Y SOSTENIBILIDAD DEL AYUNTAMIENTO DE BILBAO**

**LA ASOCIACIÓN DE VECINOS DE URIBITARTE ANAITASUNA**, con medio de notificación a través del correo electrónico [asociacion.uribitarteanaitasun@gmail.com](mailto:asociacion.uribitarteanaitasun@gmail.com) NIF G95817409, teléfono 660 925 607, cuyos datos obran en el Registro de Asociaciones del Ayuntamiento de Bilbao,

**DICE**

-1-

Que, el 12 de enero de 2024 se publica en el Boletín Oficial de Bizkaia un anuncio del Ayuntamiento de Bilbao relativo al acuerdo del Excmo. Ayuntamiento Pleno por el que se aprueba inicialmente la “Ordenanza municipal de zona de bajas emisiones de Bilbao”.

Asimismo, se abre un plazo de treinta (30) días hábiles de información pública y audiencia a los interesados, contado a partir del día siguiente al de la publicación, para el examen y presentación de alegaciones al “Proyecto de Zona de Bajas Emisiones de Bilbao”.

-2-

Que, dentro del plazo establecido, presenta las siguientes

## **ALEGACIONES A LA APROBACIÓN INICIAL DE LA ORDENANZA MUNICIPAL DE ZONA DE BAJAS EMISIONES, EN ADELANTE ZBE, DE BILBAO**



*Alegaciones: aprobación inicial Ordenanza ZBE*

## **PRIMERA ALEGACIÓN.- ARTÍCULO 2.1 (Definición y delimitación de la ZBE)**

El artículo 2.1 de la Ordenanza de ZBE dice:

Artículo 2.1.- “La ZBE de Bilbao es el ámbito delimitado por el Ayuntamiento, 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”.

### **MOTIVACIÓN:**

1.- Este punto 1 del artículo 2 cuando menciona la finalidad de la aplicación de las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de los vehículos, omite la finalidad de reducir la contaminación sonora. Esta finalidad sí se recoge en el artículo 1, objeto y finalidades, pero no se contempla en el artículo 2.1 Así pues, se aprecia falta de concordancia con lo preceptuado en el artículo 1.

*Artículo 1: ...”el objetivo de reducir la contaminación atmosférica y contribuir a la mitigación de las emisiones de los gases de efecto invernadero, así como la contaminación sonora”...*

2.- El preámbulo de la Ordenanza, que motiva el contenido de la misma, subraya, en la primera frase del primer párrafo, las dos contaminaciones que perjudican la salud de las personas: la contaminación del aire y la contaminación acústica.

*PREÁMBULO: “El tráfico rodado del interior de la ciudad constituye en la actualidad la mayor fuente de contaminación que sufre la población del municipio de Bilbao y su entorno, tanto en forma de gases como de ruido.”*

3.- En el último párrafo del párrafo I del preámbulo se justifican las restricciones y la ZBE como un instrumento que favorece la reducción de la contaminación del aire y del ruido.

*PREÁMBULO: ...”se presentan como un instrumento que favorece la reducción de la contaminación del aire, el ruido,”...*

4.- La ZBE es una limitación a la circulación y estacionamiento de vehículos, sobre todo los más contaminantes. Así pues, las restricciones deben quedar justificadas con los datos de indicadores de calidad del aire y de ruido que justifiquen que con ello se mejora la contaminación ambiental y sonora. La memoria justificativa de la Ordenanza de ZBE, en la página 79 y siguientes, establece los procedimientos para el seguimiento de su cumplimiento y revisión. A tal fin, para evaluar la eficacia de las medidas adoptadas y el cumplimiento de los objetivos establecidos, define los indicadores para cada objetivo: mejora de la calidad del aire, mitigación de los efectos del cambio climático y reducción de la contaminación acústica.

5.- La memoria de la ZBE, en su página 81, establece que en cumplimiento con los requerimientos marcados en el Real Decreto 1052/2022 por el que se regulan las zonas de bajas emisiones periódicamente se publicará un informe en el que



## *Alegaciones: aprobación inicial Ordenanza ZBE*

se valorará el cumplimiento de dichos objetivos con indicación de los resultados de los indicadores de seguimiento.

En consecuencia, para la coordinación y coherencia del artículo 2.1 (definición y delimitación de la ZBE) con lo expresado en el preámbulo, en el contenido del artículo 1 que versa sobre el objeto y finalidades y en la memoria de la Ordenanza de ZBE, se propone la siguiente redacción en la que se añade “reducir la contaminación sonora”:

Artículo 2.1.- “La ZBE de Bilbao es el ámbito delimitado por el Ayuntamiento, 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, ***reducir la contaminación sonora*** 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”.

### **SEGUNDA ALEGACIÓN.- ARTÍCULO 2.3 (Definición y delimitación de la ZBE)**

El artículo 2.3 de la Ordenanza de ZBE dice:

“Con el objetivo de lograr los objetivos de mejora de calidad del aire en el municipio y previo informe favorable del Área de Movilidad y Sostenibilidad se podrán establecer y delimitar nuevas ZBEs”.

### **MOTIVACIÓN:**

1.- Este punto 3 del artículo 2, cuando menciona “el objetivo de lograr los objetivos de mejora” (sic), aduce la calidad del aire, pero omite el objetivo de reducir la contaminación sonora. Este objetivo sí se recoge en el artículo 1, objeto y finalidades, pero no se contempla en el artículo 2.3. Así pues, se aprecia falta de concordancia con lo preceptuado en el artículo 1.

*Artículo 1: ...”el objetivo de reducir la contaminación atmosférica y contribuir a la mitigación de las emisiones de los gases de efecto invernadero, así como la contaminación sonora”...*

2.- En el preámbulo de la Ordenanza, que motiva el contenido de la misma, subraya, en la primera frase del primer párrafo, las dos contaminaciones que perjudican la salud de las personas: la contaminación del aire y la contaminación acústica.

*PREÁMBULO: “El tráfico rodado del interior de la ciudad constituye en la actualidad la mayor fuente de contaminación que sufre la población del municipio de Bilbao y su entorno, tanto en forma de gases como de ruido.”*



### *Alegaciones: aprobación inicial Ordenanza ZBE*

3.- En el último párrafo del parágrafo I del preámbulo se justifican las restricciones y la ZBE como un instrumento que favorece la reducción de la contaminación del aire y del ruido.

*PREÁMBULO: ..."se presentan como un instrumento que favorece la reducción de la contaminación del aire, el ruido,"...*

4.- La ZBE es una limitación a la circulación y estacionamiento de vehículos, sobre todo los más contaminantes. Así pues, las restricciones deben quedar justificadas con los datos de indicadores de calidad del aire y de ruido que justifiquen que con ello se mejora la contaminación ambiental y sonora. La memoria justificativa de la Ordenanza de ZBE, en la página 79 y siguientes, establece los procedimientos para el seguimiento de su cumplimiento y revisión. A tal fin, para evaluar la eficacia de las medidas adoptadas y el cumplimiento de los objetivos establecidos, define los indicadores para cada objetivo: mejora de la calidad del aire, mitigación de los efectos del cambio climático y reducción de la contaminación acústica.

5.- La memoria de la ZBE, en su página 81, establece que en cumplimiento con los requerimientos marcados en el Real Decreto 1052/2022 por el que se regulan las zonas de bajas emisiones periódicamente se publicará un informe en el que se valorará el cumplimiento de dichos objetivos con indicación de los resultados de los indicadores de seguimiento.

En consecuencia, para la concordancia y coherencia del artículo 2.3 (definición y delimitación de la ZBE) con lo expresado en el preámbulo, en el contenido del artículo 1 que versa sobre el objeto y finalidades y en la memoria de la Ordenanza de ZBE, se propone la siguiente redacción en la que se añade "y reducir la contaminación sonora":

**"Con el objetivo de lograr los objetivos de mejora de calidad del aire y reducir la contaminación sonora en el municipio y previo informe favorable del Área de Movilidad y Sostenibilidad se podrán establecer y delimitar nuevas ZBEs".**

### **TERCERA ALEGACIÓN.- ARTÍCULO 2.4 (Definición y delimitación de la ZBE)**

El artículo 2.4 de la Ordenanza de ZBE dice:

"El ayuntamiento podrá implantar zonas de especial sensibilidad destinadas a proteger a los sectores más vulnerables de la población, incluida la población infantil, de los impactos sobre la salud derivados de la circulación de vehículos motorizados por sus inmediateces, si bien, ello exigirá un informe previo del área que en cada momento tenga atribuida las competencias en materia de movilidad y sostenibilidad. Dicho informe se ajustará al contenido del Anexo I del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones".



## *Alegaciones: aprobación inicial Ordenanza ZBE*

### **MOTIVACIÓN:**

La Ordenanza de ZBE no considera ninguna Zona de Especial Sensibilidad, en adelante ZES. Si bien es cierto que el Ayuntamiento no tiene ninguna obligación de establecer ZESs en la Ordenanza, diremos que sí es una buena práctica considerar, aunque sea de una forma mínima, alguna ZES, al menos, para proteger una de las poblaciones más vulnerables como es la infancia. Repárese que dentro de la ZBE hay varios equipamientos escolares públicos y también otros privados.

El artículo 4 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regula las zonas de bajas emisiones, establece que el diseño de dichas zonas de especial sensibilidad incluirá requisitos y medidas de reducción de emisiones más exigentes que los que se establezcan en la zona principal.

El que la Ordenanza de ZBE contenga desde su primer día de vigencia la regulación de alguna ZES, por ejemplo, para los alrededores de algunos equipamientos escolares de menores, define desde un primer momento el inicio de un camino para que se desarrolle la especial protección a otros espacios y que proteja a otros colectivos vulnerable de los mencionados en el Real Decreto 1052/2022, esto es, las poblaciones usuarias de equipamientos sanitarios, hospitalarios y de residencias de ancianos.

Este planteamiento de la Ordenanza de ZBE, que difiere las Zonas de Especial Sensibilidad a un momento posterior indeterminado de su entrada en vigor, nos habla de su falta de ambición, habida cuenta que regula lo mínimo que exige la Ley, sin iniciar la protección de los colectivos más vulnerables dentro de la ZBE. A más abundamiento diremos que hay colegios públicos en una ubicación que reciben una alta contaminación atmosférica y acústica. Así, en el edificio de enfrente del Colegio Público de Cervantes se está construyendo un garaje de 5 plantas subterráneas, sin que en la Ordenanza se propongan medidas de protección para los usuarios del Colegio ante el aumento de circulación de vehículos de motor en los alrededores y en el itinerario de los escolares en el acceso al colegio. Una situación similar de contaminación de aire y acústica reciben los escolares del colegio Félix Serrano, cuyo patio colinda con un vial de gran tráfico, la calle Autonomía.

En consecuencia, se propone:

Que, la Ordenanza de ZBE considere algunas zonas de especial sensibilidad que proteja a un colectivo vulnerable, por ejemplo, escolares hasta una determinada edad, y que incluya requisitos y medidas de reducción de emisiones más exigentes que los que se establecen en la zona principal. El desglose puede ser el que se determina en el modelo de ordenanza propuesto por el FEMP:



*Alegaciones: aprobación inicial Ordenanza ZBE*

<b>ZONA DE ESPECIAL SENSIBILIDAD (ZES 1)</b>
<b>DENOMINACIÓN:</b>
<b>ESPACIO (DELIMITACIÓN):</b>
<b>TIEMPO DE APLICACIÓN:</b> Continuo o discontinuo (Meses, días y horas/laborales, festivos y vacaciones) <span style="float: right;">21</span>
<b>CALENDARIO DE IMPLANTACIÓN:</b> Fases, tiempos y efectos.
<b>ESTACIONAMIENTO:</b> Delimitación de las diferentes Áreas de Estacionamiento, con la determinación del estacionamiento controlado, identificándolo por meses, días y horas/laborales, festivos y vacaciones.
<b>DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS:</b> Determinación de la DUM y en concreto, la carga y descarga, identificándola por meses, días y horas/laborales, festivos y vacaciones.

<b>ZONA DE ESPECIAL SENSIBILIDAD (ZES 2)</b>
<b>DENOMINACIÓN:</b>
<b>ESPACIO (DELIMITACIÓN):</b>
<b>TIEMPO DE APLICACIÓN:</b> Continuo o discontinuo (Meses, días y horas/laborales, festivos y vacaciones)
<b>CALENDARIO DE IMPLANTACIÓN:</b> Fases, tiempos y efectos.
<b>ESTACIONAMIENTO:</b> Delimitación de las diferentes Áreas de Estacionamiento, con la determinación del estacionamiento controlado, identificándolo por meses, días y horas/laborales, festivos y vacaciones.
<b>DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS:</b> Determinación de la DUM y en concreto, la carga y descarga, identificándola por meses, días y horas/laborales, festivos y vacaciones.

Finalmente, proponemos que se modifique el ámbito territorial de aplicación de la Ordenanza y que abarque la ZBE y las Zonas de Especial Sensibilidad, dentro del territorio del municipio con la delimitación establecida en el Anexo 1.

En caso de aceptarse esta alegación tercera, se tendrá que acomodar el texto de la ordenanza a la inclusión de las Zonas de Especial Sensibilidad.

**CUARTA ALEGACIÓN.- ARTÍCULO 9.2 (Seguimiento y publicación de los resultados)**

El artículo 9.2 de la Ordenanza de ZBE dice:

“El seguimiento de los objetivos de calidad atmosférica se llevará a cabo mediante la Red de Control de la calidad del aire de la Comunidad Autónoma de Euskadi en Bilbao y la propia red municipal”.

**MOTIVACIÓN:**





## *Alegaciones: aprobación inicial Ordenanza ZBE*

1.- Este punto 2 del artículo 9, a fin de hacer un seguimiento a los objetivos que persigue la Ordenanza, hace mención al objetivo de calidad atmosférica. Sin embargo, omite el objetivo de reducir la contaminación sonora, objetivo que sí se recoge en el artículo 1 de la Ordenanza, objeto y finalidades. En definitiva, el objetivo de reducción de contaminación sonora se deja sin seguimiento en el artículo 9.2 Así pues, se aprecia falta de concordancia y coherencia con lo preceptuado en el artículo 1.

*Artículo 1: ..."el objetivo de reducir la contaminación atmosférica y contribuir a la mitigación de las emisiones de los gases de efecto invernadero, así como la contaminación sonora"...*

2.- En el preámbulo de la Ordenanza, que motiva el contenido de la misma, subraya, en la primera frase del primer párrafo, las dos contaminaciones que perjudican la salud de las personas: la contaminación del aire y la contaminación acústica.

*PREÁMBULO: "El tráfico rodado del interior de la ciudad constituye en la actualidad la mayor fuente de contaminación que sufre la población del municipio de Bilbao y su entorno, tanto en forma de gases como de ruido."*

3.- En el último párrafo del párrafo I del preámbulo se justifica las restricciones y la ZBE como un instrumento que favorece la reducción de la contaminación del aire y del ruido.

*PREÁMBULO: ..."se presentan como un instrumento que favorece la reducción de la contaminación del aire, el ruido,"...*

4.- La ZBE es una limitación a la circulación y estacionamiento de vehículos, sobre todo los más contaminantes. Así pues, las restricciones deben quedar justificadas con los datos de indicadores de calidad del aire y de ruido que justifiquen que con ello se mejora la contaminación ambiental y sonora. La memoria justificativa de la Ordenanza de ZBE, en la página 79 y siguientes, establece los procedimientos para el seguimiento de su cumplimiento y revisión. A tal fin, para evaluar la eficacia de las medidas adoptadas y el cumplimiento de los objetivos establecidos, define los indicadores para cada objetivo: mejora de la calidad del aire, mitigación de los efectos del cambio climático y reducción de la contaminación acústica.

5.- La memoria de la ZBE, en su página 81, establece que en cumplimiento con los requerimientos marcados en el Real Decreto 1052/2022 por el que se regulan las zonas de bajas emisiones periódicamente se publicará un informe en el que se valorará el cumplimiento de dichos objetivos con indicación de los resultados de los indicadores de seguimiento.

En consecuencia, para la concordancia y coherencia del artículo 9.2 (Seguimiento y publicación de los resultados) con lo expresado en el preámbulo, en el contenido del artículo 1 que versa sobre el objeto y finalidades y en la memoria de la Ordenanza de ZBE, se propone la siguiente redacción en la que se añade "El seguimiento del objetivo de reducción de la contaminación sonora se llevará a cabo mediante la red municipal de sonómetros u otra red de otra



## Alegaciones: aprobación inicial Ordenanza ZBE

administración que se instale en la Zona de Bajas Emisiones y que mida la contaminación sonora”:

Artículo 9.2.- El seguimiento de los objetivos de calidad atmosférica se llevará a cabo mediante la Red de Control de la calidad del aire de la Comunidad Autónoma de Euskadi en Bilbao y la propia red municipal. **El seguimiento del objetivo de reducción de la contaminación sonora se llevará a cabo mediante la red municipal de sonómetros u otra red de cualquier otra administración que se instale en la Zona de Bajas Emisiones y que mida la contaminación sonora.**

### **QUINTA ALEGACIÓN.- ARTÍCULO 9.3 (Seguimiento y publicación de los resultados)**

El artículo 9.3 de la Ordenanza de ZBE dice:

“El Ayuntamiento publicará, cada dos años desde la entrada en vigor de la presente ordenanza, un informe del área competente en materia de movilidad y sostenibilidad, en el que se valore el cumplimiento de los objetivos de mejora de la calidad ambiental y mitigación de gases de efecto invernadero, con indicación de los resultados en este periodo de los indicadores de seguimiento.

### **MOTIVACIÓN:**

1.- La publicación del informe que valora el cumplimiento de los objetivos adolece de la misma omisión que se delata en el artículo 9.2 sobre la labor de seguimiento de los objetivos que persigue la Ordenanza de Zonas de Bajas Emisiones. Esto es, no se contempla la publicación del informe que valora el cumplimiento del objetivo de reducción de contaminación sonora. En definitiva, el objetivo de reducción de contaminación sonora se deja sin la correspondiente publicación en el 9.3 Así pues, se aprecia falta de concordancia y coherencia con lo preceptuado en el artículo 1 y el preámbulo de la Ordenanza.

*Artículo 1: ...”el objetivo de reducir la contaminación atmosférica y contribuir a la mitigación de las emisiones de los gases de efecto invernadero, así como la contaminación sonora”...*

2.- En el preámbulo de la Ordenanza, que motiva el contenido de la misma, subraya, en la primera frase del primer párrafo, las dos contaminaciones que perjudican la salud de las personas: la contaminación del aire y la contaminación acústica.

*PREÁMBULO: “El tráfico rodado del interior de la ciudad constituye en la actualidad la mayor fuente de contaminación que sufre la población del municipio de Bilbao y su entorno, tanto en forma de gases como de ruido.”*





### *Alegaciones: aprobación inicial Ordenanza ZBE*

3.- En el último párrafo del parágrafo I del preámbulo se justifican las restricciones y la ZBE como un instrumento que favorece la reducción de la contaminación del aire y del ruido.

*PREÁMBULO: ..."se presentan como un instrumento que favorece la reducción de la contaminación del aire, el ruido,"...*

4.- De otra parte, la publicación se propone **cada dos años** desde la entrada en vigor de la ordenanza. Entendemos que es un plazo demasiado largo por los siguientes motivos:

a) La ordenanza no establece como ZBE todo el municipio, sino que únicamente contempla una parte muy reducida, aproximadamente el Distrito de Abando, del territorio. Esto es **2 km<sup>2</sup> de ZBE**, frente 41,6 km<sup>2</sup> de extensión que comprende todo el municipio.

b) **La entrada de coches en Bilbao va en aumento**, pese a las medidas para reducir su uso. Ello, según se ha publicado recientemente en El Correo con fecha 5-01-2024 ([enlace](#)). Bilbao es la capital vasca donde más ha crecido el acceso en coche, un 11% en el último año y un 7% más que antes de la pandemia. A nuestro entender, el plazo de dos años, desde la entrada en vigor de la Ordenanza, para la publicación de un informe que valore el cumplimiento de los objetivos de la ordenanza, resulta largo, habida cuenta que, después de realizada la valoración en el informe, se inicia un proceso de modificación de la Ordenanza y acomodo a la realidad que puede extenderse por otro año más, como mínimo.

c) No se han puesto **medidas** para evitar que los coches que puedan entrar en la ZBE entren, circulen y estacionen **en los barrios colindantes**, con el consiguiente perjuicio para la salud de sus residentes al aumentar la contaminación del aire y la contaminación acústica. Así, barrios y o distritos que quedan al otro lado de la ría (Deusto, Uribarrí (Zona de la calle Castaños), y zonas colindantes como Basurto se pueden ver muy perjudicadas. Repárese que en Basurto se encuentra el Hospital de Bilbao, que linda con un vial de mucho tráfico, y no se ha contemplado su protección con la implantación de un Zona de Especial Sensibilidad, a fin de proteger con las medidas correspondientes a la población vulnerable usuaria de dicho equipamiento sanitario y hospitalario.

d) No se ha considerado en la Ordenanza de ZBE **ninguna Zona de Especial Sensibilidad** para proteger, dentro o fuera de la zona principal de la ZBE, a ningún sector de población vulnerable, como, por ejemplo, zonas del entorno de equipamientos escolares, sanitarios, hospitalarios, residencias de ancianos, etc... Así pues, no existen medidas ni requisitos que tengan por objeto la reducción de la contaminación del aire y de la contaminación acústica para dichas poblaciones vulnerables.



### *Alegaciones: aprobación inicial Ordenanza ZBE*

e) En los **municipios cercanos a Bilbao** empiezan a valorar el establecimiento de **OTA durante los sábados**, para evitar que aparquen los conductores que van a Bilbao. El Correo, 4-01-2024 ([enlace](#)). Tal es el caso de Etxebarri. Es decir, la reducción de entrada de coches a la ZBE no únicamente afecta a los barrios colindantes, sino también a los municipios cercanos y no se han previsto medidas para paliar estos efectos negativos.

La Ordenanza ha regulado la ZBE teniendo en cuenta los mínimos exigibles por la Ley y, ya antes de su entrada en vigor, se le aprecian debilidades que se tendrán que subsanar cuanto antes, sin esperar a más de tres años (dos años hasta el informe + un año de puesta en marcha) para la implantación de medidas efectivas que verdaderamente reduzcan la contaminación del aire y sonora.

En consecuencia, se propone la siguiente redacción para el artículo 9.3 de la ordenanza de ZBE, en la que la publicación del informe sea cada año y se contemple la valoración de la reducción de la contaminación sonora:

El Ayuntamiento publicará, **cada año** desde la entrada en vigor de la presente ordenanza, un informe del área competente en materia de movilidad y sostenibilidad, en el que se valore el cumplimiento de los objetivos **de mejora de la calidad ambiental, mitigación de gases de efecto invernadero y de reducción de la contaminación sonora**, con indicación de los resultados en este periodo de los indicadores de seguimiento.



*Alegaciones: aprobación inicial Ordenanza ZBE*

**SEXTA ALEGACIÓN.- ARTÍCULO 15.1.b); 18.2.2º; Disposición Transitoria Primera, punto 4º**

El artículo 15.1.b) de la Ordenanza de ZBE (**procedimiento para la autorización de la exención**) dice:

Artículo 15.1.b).- “Para la exención de los vehículos históricos cuyos titulares dispongan de garaje en la ZBE, las personas titulares de dichos vehículos deberán acompañar a la solicitud de exención la resolución del órgano competente de la comunidad autónoma por la que se concede la catalogación como vehículo histórico, junto con la documentación que acredite la posesión de una plaza de aparcamiento en régimen de propiedad o alquiler en la ZBE de Bilbao”.

El artículo 18.2.2º) de la Ordenanza de ZBE (**procedimiento para la autorización en periodo transitorio**) dice:

Artículo 18.2.2º.- “Los titulares en régimen de propiedad o alquiler, incluido el compartido, de una parcela de garaje privada en la ZBE, deberán presentar la documentación que acredite al menos el 50% de la titularidad de un garaje en régimen de propiedad, o en su defecto declaración responsable de la titularidad, o contrato de alquiler, en su caso. El destino del vehículo en cualquier caso debe ser la parcela en cuestión y dicho vehículo no debe poseer distintivo DES. El ayuntamiento controlará el cumplimiento de esta medida”.

La Disposición Transitoria Primera, punto 4º, de la Ordenanza de ZBE (**régimen transitorio**), dice:

Disposición Transitoria Primera, punto 4º.- “Los titulares en régimen de propiedad o alquiler de una parcela de garaje en la ZBE: a) Los de clasificación ambiental A podrán circular hasta el 31 de diciembre de 2025. b) Los de clasificación ambiental B podrán circular hasta el 31 de diciembre de 2029.

**MOTIVACIÓN:**

1.- El párrafo segundo de la Disposición Transitoria Primera establece que los vehículos que, acorde al artículo 11 de la ordenanza, tengan restringido el acceso a la ZBE, podrán acceder, circular y estacionar en la ZBE hasta la finalización de los plazos que se señalan, si se encuentran en alguna de las situaciones que se describen. Concretamente, una de esas situaciones es la que se establece en el punto 4º: “Los titulares en régimen de propiedad o alquiler de una parcela de garaje en la ZBE”. En caso de darse esta circunstancia se establece el correspondiente régimen transitorio.



### *Alegaciones: aprobación inicial Ordenanza ZBE*

2.- La situación descrita de ser titular en régimen de propiedad o alquiler de una parcela de garaje en la ZBE omite el tener una plaza de garaje en régimen de USUFRUCTO. Entendemos que lo que el espíritu de la norma pretende es que el titular tenga el uso y disfrute de una plaza de garaje en la ZBE, bien porque tiene la parcela de garaje en propiedad, en usufructo o en régimen de alquiler. Lo importante no es el título en virtud del que tenga el uso y disfrute de la parcela de garaje, sino tenga la posesión pacífica de la parcela de garaje en la ZBE.

3.- Así pues, proponemos que en los siguientes artículos se añada, junto al régimen de propiedad de una parcela de garaje, tener el uso y disfrute de una parcela de garaje **a título de usufructo**:

- a) Artículo 15.1.b) de la Ordenanza de ZBE que versa sobre el **procedimiento para la autorización de la exención** de los vehículos históricos.
- b) Artículo 18.2.2º) de la Ordenanza de ZBE que versa sobre el **procedimiento para la autorización en periodo transitorio**.
- c) Disposición Transitoria Primera, punto 4º, de la Ordenanza de ZBE que versa sobre el **régimen transitorio**, para los titulares de una parcela de garaje.

En consecuencia se propone la siguiente redacción:

Artículo 15.1.b) de la Ordenanza de ZBE (**procedimiento para la autorización de la exención**) dice:

Artículo 15.1.b).- “Para la exención de los vehículos históricos cuyos titulares dispongan de garaje en la ZBE, las personas titulares de dichos vehículos deberán acompañar a la solicitud de exención la resolución del órgano competente de la comunidad autónoma por la que se concede la catalogación como vehículo histórico, junto con la documentación que acredite la posesión de una plaza de aparcamiento en régimen de propiedad, **usufructo** o alquiler en la ZBE de Bilbao”.

Artículo 18.2.2º) de la Ordenanza de ZBE (**procedimiento para la autorización en periodo transitorio**) dice:

Artículo 18.2.2º.- “Los titulares en régimen de propiedad, **usufructo** o alquiler, incluido el compartido, de una parcela de garaje privada en la ZBE, deberán presentar la documentación que acredite al menos el 50% de la titularidad de un garaje en régimen de propiedad o **usufructo**, o en su defecto, declaración responsable de la titularidad, o contrato de alquiler, en su caso. El destino del vehículo en cualquier caso debe ser la parcela en cuestión y dicho vehículo no debe poseer distintivo DES. El ayuntamiento controlará el cumplimiento de esta medida”.



*Alegaciones: aprobación inicial Ordenanza ZBE*

Disposición Transitoria Primera, punto 4º, de la Ordenanza de ZBE (**régimen transitorio**), dice:

Disposición Transitoria Primera, punto 4º.- “Los titulares en régimen de propiedad, **usufructo** o alquiler de una parcela de garaje en la ZBE: a) Los de clasificación ambiental A podrán circular hasta el 31 de diciembre de 2025. b) Los de clasificación ambiental B podrán circular hasta el 31 de diciembre de 2029.



*Alegaciones: aprobación inicial Ordenanza ZBE*

## **SEPTIMA ALEGACIÓN.- Distribución Urbana de Mercancías (DUM)**

La ordenanza de ZBE no contempla ninguna regulación para la Distribución Urbana de Mercancías, en adelante DUM.

### **MOTIVACIÓN**

1.- A nuestro entender, es recomendable tener previsto, en la redacción de la Ordenanza de ZBE, las zonas DUM con regulación horaria y/o flexibilidad horaria, en el bien entendido de que estas zonas deben ser diferentes de las zonas tradicionales de carga y descarga.

2.- Es sabido que, cuando la ZBE se implanta en zonas urbanas, hay dos condiciones que demandan la Distribución Urbana de Mercancías y, por tanto, su regulación:

1.- Alta **densidad de población** en la ZBE. El distrito de Abando (zona aproximada de la delimitación de la ZBE) tiene una densidad de población de 24.068 Hab/km<sup>2</sup>. Según datos de 2019 el Distrito de Abando tiene 51.507 habitantes y 2,14 km<sup>2</sup>.

2.- Actividad **comercial y de ocio** elevada. La ZBE, junto con el Casco Viejo, el distrito de Abando es la zona comercial y de ocio por excelencia para el resto del municipio y gran parte de Bizkaia.

Las dos circunstancias confluyen en la ZBE delimitada en la Ordenanza. En consecuencia, procede regular, aun cuando sea de modo incipiente, la Distribución Urbana de Mercancías, que no únicamente comprende las zonas de carga y descarga, sino que abarca un ámbito superior.

3.- A modo de ejemplo se acompaña la propuesta que hace la FEMP para la implementación de las ordenanzas de ZBE:

*Artículo 13.- Distribución Urbana de Mercancías (DUM) y zonas de carga y descarga en las ZBE.*

*1. La distribución urbana de mercancías (en adelante DUM) es la última parte de la cadena de suministro en que se reparten las mercancías dentro del ámbito urbano, dando servicio a los establecimientos y consumidores.*

*2. Por actividad u operación de carga y descarga en la vía pública, se entenderá la acción de trasladar mercancías o suministros desde un establecimiento a un vehículo estacionado o parado, o viceversa. La actividad de carga y descarga se incluye en la DUM, orientándose al establecimiento, no al consumidor.*

*3. En las ZBE se podrán establecer las zonas de reservas de estacionamiento para la DUM y en concreto, para la carga y descarga, que se consideren necesarias para favorecer el reparto de mercancías.*

*4. Las zonas reservadas de estacionamiento de la DUM y en concreto, la carga y descarga, son el espacio de la vía pública reservadas, identificadas y señalizadas como tal, dónde se permitirá el estacionamiento o parada de vehículos destinados a la distribución de*





## Alegaciones: aprobación inicial Ordenanza ZBE

*mercancías. Estas zonas reservadas estarán delimitadas de forma permanente o por periodos de días o horarios, mediante el empleo de la señalización fija establecida al efecto.*

*5. El control de la reserva de espacio para operaciones DUM y en concreto, de carga y descarga, podrá realizarse con la obtención de un tique electrónico o utilización de sistemas tecnológicos, como app's, que permita conocer el tiempo de uso de cada reserva y controlar el cumplimiento de los tiempos máximos de estacionamiento en las zonas limitadas.*

*6. Las operaciones de DUM y en concreto, la carga y descarga, se realizará en vehículos con criterios de construcción que sean de tipo camiones, furgonetas, derivados de turismos con solo dos asientos y vehículos mixtos adaptables y que sean conducidos por un conductor profesional vinculado a una empresa o empresario autónomo. Estas operaciones también podrán ser realizadas por ciclos, bicicletas y vehículos de movilidad personal. No se consideran vehículos a efectos de la distribución urbana de mercancías los vehículos clasificados por criterios de construcción como turismo, por no ser un vehículo destinado al transporte de mercancías.*

*7. En la DUM, incluida la carga y descarga, en las ZBE tendrá prioridad de circulación y estacionamiento los vehículos no contaminantes en el reparto de la última milla.*

*8. En el Anexo 1, en cada ZBE y ZES, se contemplará la actuación municipal relativa a la DUM y, en concreto, a la carga y descarga.*

En consecuencia, se propone:

Que la Ordenanza de ZBE regule e incluya en su texto articulado la Distribución Urbana de Mercancías, con regulación horaria y/o flexibilidad horaria, en el bien entendido de que estas zonas deben ser diferentes de las zonas tradicionales de carga y descarga.

Que, la sostenibilidad de la distribución urbana de mercancías (última milla) sea un indicador de cambio climático y movilidad sostenible.



*Alegaciones: aprobación inicial Ordenanza ZBE*

**OCTAVA ALEGACIÓN.- Incoherencia de la ordenanza de ZBE con la creación de garajes con aparcamiento de rotación.**

Dentro de la ZBE se va a construir un parking de cinco plantas en el Ensanche, cuatro plantas para vehículos de rotación y una planta para residentes. La construcción de parking para rotación, esto es, para vehículos que entran de fuera de la ZBE y que no son de residentes, es incompatible con el objetivo de que entren menos coches a la ZBE (sean de la categoría que sean y con mayor o menor cualidad contaminante) y con la recuperación de espacios verdes para la ciudad, especialmente los posibles espacios recuperables en superficie y distraídos de los destinados a la circulación y/o aparcamiento de los vehículos.

Esta discordancia se hace más patente cuando el Ayuntamiento reconoce que en el plazo de dos años que durarán las obras del garaje del Ensanche, con sus consiguientes afecciones de derribo y excavación de dos plantas más, los vehículos de rotación que ahora acceden al dicho garaje tendrán acogida en los parking de los alrededores.

En consecuencia, se propone:

Destinar el aparcamiento actual de la plaza del Ensanche, con las correspondientes reformas para adecuarlo a las necesidades de hoy en día (aparcamientos para bicicletas, creación de centros de distribución de mercancías, etc...), para aparcamiento de vehículos de residentes, bien en régimen de concesión para un número determinado de años, bien en régimen de concesión anual con una contraprestación razonable. Así, se posibilita el aparcamiento de los coches de residentes que puedan estar en superficie, recuperando un espacio al aire libre que puede ser destinado a carriles bici y ampliación de aceras para uso de los transeúntes, sin que aumenten las terrazas y privatización del espacio público para los negocios privados.



*Alegaciones: aprobación inicial Ordenanza ZBE*

### **NOVENA ALEGACIÓN.- Artículo 19.1.a) y 19.1.b). Comunicación de accesos puntuales durante el periodo de aplicación transitoria de la restricción**

El artículo 19.1.a) de la Ordenanza dice:

Artículo 19.1.a).- Para el acceso de vehículos que acudan a talleres de reparación u hoteles ubicados en la ZBE, así como para el acceso de vehículos de concesionarios destinados a venta como vehículos de ocasión, las personas titulares de los respectivos establecimientos (una vez aportada la documentación de la actividad que realizan y dados de alta en el sistema) deberán comunicar, a través de la página web municipal o la aplicación móvil correspondiente, cada una de las matrículas de los vehículos que acceden a sus instalaciones y el tiempo de permanencia de cada uno, indicando fecha y hora de entrada y salida, en el plazo de 48 horas a contar desde el momento en el que se realiza el acceso a la ZBE. Solo se podrán comunicar matrículas de vehículos que acudan al servicio indicado y en el número máximo dispuesto en la autorización previa concedida. En el supuesto de que se realice un uso abusivo de esta prerrogativa o se incumpla el condicionado, el Ayuntamiento podrá revocar la concesión de invitaciones por el plazo de 6 meses. Si hubiere reincidencia las autorizaciones se revocarán de forma definitiva; todo ello sin perjuicio de la imposición de las sanciones que procedieren.

El artículo 19.1.b) de la Ordenanza dice:

Artículo 19.1.b).- Para el acceso de los vehículos de personas invitadas por residentes o comerciantes en la ZBE en los términos establecidos en la disposición transitoria primera, estos últimos deberán comunicar el acceso de las personas invitadas mediante la página web municipal o la aplicación móvil correspondiente, indicando los números de matrícula y el tiempo de permanencia de cada vehículo, en el plazo de 48 horas a contar desde el momento en el que se realiza el acceso a la ZBE. Se podrá invitar a un máximo de 4 vehículos al mes natural por domicilio o comercio, salvo si la persona residente/comerciante es mayor de 70 años, en cuyo caso podrá invitar a un máximo de 12 vehículos al mes. Cada invitación tendrá una duración máxima de 24 horas.

### **MOTIVACIÓN**

Se aprecia una discriminación en el tratamiento dirigido a los residentes en relación al tratamiento dirigido a los establecimientos hoteleros. Mientras que los hoteles puede hacer invitaciones a sus clientes sin límite alguno a lo largo de todo el año, sin que tan siquiera se le ponga un límite de invitaciones, por



### *Alegaciones: aprobación inicial Ordenanza ZBE*

ejemplo, en función de las plazas de garaje que disponga el establecimiento hotelero, los residentes tienen un límite de cuatro invitaciones al mes, aunque disponga de una parcela de garaje para sus invitados (generalmente familiares y amistades) en la ZBE. Ello, en el régimen transitorio con el detalle siguiente:

- a) Los de clasificación ambiental A podrán circular hasta el 31 de diciembre de 2025.
- b) Los de clasificación ambiental B podrán circular hasta el 31 de diciembre de 2029.

Teniendo en cuenta que la finalidad de las personas que llegan a un establecimiento hotelero y las que llegan al domicilio de un residente (generalmente familiares y amistades) es la de pasar una temporada, entendemos más coherente que se equipare el acceso de los vehículos que acuden a un hotel con los que acuden invitados por los residentes. En ambos casos, para el régimen transitorio se deberá poner un límite que no entorpezca la finalidad del establecimiento de la Zona de Bajas Emisiones. El límite puede ser el mismo para el establecimiento hotelero y para el residente: disponer de una parcela de garaje en la ZBE para el vehículo invitado o para el acceso del vehículo del cliente del hotel, con la acreditación que corresponda; de tal forma que no se pueda hacer un número superior de accesos al establecimiento hotelero o de accesos de vehículos invitados por residentes superior a las parcelas de garaje disponibles a título de propiedad, usufructo o alquiler.

En el resto de casos en los que no se disponga de una parcela de garaje para acceso de vehículos invitados por residentes, entendemos que debe haber un número máximo de invitaciones por mes natural, tal y como está en la aprobación inicial de la Ordenanza.

En caso de estimar esta alegación, deberá acomodarse el régimen de autorizaciones correspondiente regulado en la Ordenanza de ZBE.

En consecuencia, se propone la siguiente redacción de los artículos:

Artículo 19.1.a).- Para el acceso de vehículos que acudan a talleres de reparación ~~u hoteles~~ ubicados en la ZBE, así como para el acceso de vehículos de concesionarios destinados a venta como vehículos de ocasión, las personas titulares de los respectivos establecimientos (una vez aportada la documentación de la actividad que realizan y datos de alta en el sistema) deberán comunicar, a través de la página web municipal o la aplicación móvil correspondiente, cada una de las matrículas de los vehículos que acceden a sus instalaciones y el tiempo de permanencia de cada uno, indicando fecha y hora de entrada y salida, en el plazo de 48 horas a contar desde el momento en el que se realiza el acceso a la ZBE. Solo se podrán comunicar matrículas de vehículos que acudan al servicio indicado y en el número máximo dispuesto en la autorización previa concedida. En el supuesto de que se realice un uso abusivo de esta prerrogativa o se incumpla el condicionado, el Ayuntamiento podrá revocar la concesión de invitaciones por el plazo de 6 meses. Si hubiere reincidencia las autorizaciones



### *Alegaciones: aprobación inicial Ordenanza ZBE*

se revocarán de forma definitiva; todo ello sin perjuicio de la imposición de las sanciones que procedieren.

Artículo 19.1.b).- Para el acceso de los vehículos de personas invitadas por residentes o acceso de los vehículos que acudan a hoteles ubicados en la ZBE en los términos establecidos en la disposición transitoria primera y que dispongan de parcela de garaje para el vehículo invitado o que accede a un hotel en la ZBE, deberán comunicar el acceso de las personas invitadas o que accedan al hotel mediante la página web municipal o la aplicación móvil correspondiente, indicando los números de matrícula y el tiempo de permanencia de cada vehículo, en el plazo de 48 horas a contar desde el momento en el que se realiza el acceso a la ZBE. El número de invitaciones por residente o de acceso de vehículos al hotel tendrá el límite del número de parcelas de garaje que el residente u hotel tenga disponible en cada momento en régimen de propiedad, usufructo o alquiler en la ZBE.

Para el acceso de vehículos de personas invitadas por residentes o por comerciantes que no dispongan de parcela de garaje para el vehículo invitado en la ZBE en los términos establecidos en la disposición transitoria primera, deberán comunicar el acceso de las personas invitadas mediante la página web municipal o la aplicación móvil correspondiente, indicando los números de matrícula y el tiempo de permanencia de cada vehículo, en el plazo de 48 horas a contar desde el momento en el que se realiza el acceso a la ZBE. Se podrá invitar a un máximo de 4 vehículos al mes natural por domicilio o comercio, salvo si la persona residente/comerciante es mayor de 70 años, en cuyo caso podrá invitar a un máximo de 12 vehículos al mes. Cada invitación tendrá una duración máxima de 24 horas.

### **DÉCIMA ALEGACIÓN.- Disposición Transitoria Primera, punto 17º, régimen de aplicación transitorio.**

La Disposición Transitoria Primera, punto 17º de la Ordenanza de ZBE dice:

... “podrán acceder, circular y estacionar en la ZBE hasta la finalización de los plazos que se señalan para cada supuesto:

17º Los vehículos de clasificación ambiental B cuyo destino es un parking de rotación, siempre y cuando el parking esté conectado al centro de control municipal y reporten la información en tiempo real de los accesos de vehículos, hasta el 31 de diciembre de 2029.

### **MOTIVACIÓN**

1.- Se aprecia una contradicción con la finalidad de establecer las ZBE, que fundamentalmente es la reducción de entrada de coches contaminantes a estas



### *Alegaciones: aprobación inicial Ordenanza ZBE*

zonas. Para dar satisfacción a la necesidad de acceso a las ZBE se crean los **aparcamientos disuasorios** fuera de la ZBE, generalmente junto a una estación de transporte público que llegue a la ZBE. Esto es, no se crean garajes para vehículos en régimen de rotación dentro de las ZBE, toda vez que de este modo se facilita la penetración de vehículos cuyos conductores tienen un poder adquisitivo que les permite pagar la estancia que necesiten en un garaje del área protegida.

2.- Es **discriminatorio para los residentes** que teniendo una parcela de garaje a disposición de un vehículo, para que lleguen hasta su vivienda familiares y/o amigos con vehículos de clasificación ambiental B, ven perplejos que su parcela se queda vacía y sus familiares y/o amigos deben estacionar su vehículo en un garaje de rotación conectado al centro de control municipal.

3.- En el Distrito de Abando (superficie aproximada de la ZBE) reside un alto índice de **población envejecida**, cuyos hijos e hijas residen fuera de la ZBE, habida cuenta de la carestía de la vivienda en la zona que no les ha permitido seguir residiendo en el Distrito. En ocasiones, estas personas mayores (algunas incluso con discapacidad) han dejado de conducir, no tienen vehículo, pero conservan su parcela de garaje, en régimen de propiedad, usufructo o alquiler, para facilitar el acceso y aparcamiento a sus familiares y amistades.

4.- Dado que se trata de un régimen transitorio, si se permite que los vehículos de clasificación ambiental B pueden acceder a la ZBE, mediante pago, a un parking de rotación, a fin de no incurrir en un régimen discriminatorio con los residentes, nada obsta para que puedan acceder a una parcela de garaje privado de un residente que lo tiene a su disposición, ello, con la tramitación de la autorización administrativa que corresponda. En ambos casos la razón de permitir la entrada de un vehículo con clasificación ambiental B es **llegar a una parcela de garaje**, evitando de ese modo el aparcamiento en superficie.

En caso de estimar esta alegación, deberá acomodarse el régimen de autorización para los vehículos con destino a una parcela de garaje de un residente que la tenga a disposición.

En consecuencia, se propone la siguiente redacción:

17º Los vehículos de clasificación ambiental B cuyo destino es un parking de rotación, siempre y cuando el parking esté conectado al centro de control municipal y reporten la información en tiempo real de los accesos de vehículos. Asimismo, los vehículos de clasificación ambiental B cuyo destino es una parcela de garaje que una persona residente tenga a disposición, con la correspondiente autorización. En ambos casos, hasta el 31 de diciembre de 2029.

Bilbao, 16 febrero de 2024.

**ASOCIACIÓN DE VECINOS DE URIBITARTE ANAITASUNA**