

MEMORIA DE VALORACIÓN DE ALEGACIONES AL PROYECTO INICIAL DE PROYECTO DE ORDENANZA DE CALIDAD DEL AIRE Y SOSTENIBILIDAD
(BOCM 23/11/2020- PERIODO DE ALEGACIONES DEL 24/11/2020 AL 23/12/2020)

ÍNDICE

- 1- [ADEPESCA](#)
- 2- [COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA \(CMTC\)](#)
- 3- [CEIM](#)
- 4- [CONFEBUS](#)
- 5- [ADEMA-ITV](#)
- 6- [RICARDO BIURRUN](#)
- 7- [ASOCIACIÓN DE FESTIVALES DE MÚSICA](#)
- 8- [NATURGY](#)
- 9- [ECOLOGISTAS EN ACCIÓN](#)
- 10- [IBERDROLA](#)
- 11- [COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE MADRID](#)
- 12- [JUAN SEBASTIÁN SÁNCHEZ](#)
- 13- [PROINTEC](#)
- 14- [ASETRA](#)
- 15- [ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE FABRICANTES DE CAMIONES Y AUTOMÓVILES \(ANFAC\)](#)
- 16- [ASOCIACIÓN PAU ENSANCHE DE VALLECAS](#)
- 17- [FEDERACIÓN REGIONAL DE ASOCIACIONES VECINALES DE MADRID \(FRAMV\)](#)
- 18- [ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DE HOSTELERÍA DE LA COMUNIDAD DE MADRID LA VIÑA](#)
- 19- [PLATAFORMA POR EL OCIO, LA CULTURA Y LA HOSTELERÍA DE LA CAM](#)
- 20- [ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS DEL SECTOR DE DOS RUEDAS](#)
- 21- [REAL ARCHICOFRADÍA SACRAMENTAL DE SAN PEDRO, SAN ANDRÉS Y SAN ISIDRO DE MADRID](#)

MEMORIA DE VALORACIÓN DE ALEGACIONES AL PROYECTO INICIAL DE PROYECTO DE ORDENANZA DE CALIDAD DEL AIRE Y SOSTENIBILIDAD

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
1	ADEPESCA	23	-Eliminar el art. 23 porque se está duplicando la regulación. La apertura de huecos desde las zonas de elaboración al exterior ya se encuentra regulada en el art. 27 de la ordenanza de protección de la salubridad en la ciudad de Madrid.	<p>No se acepta.</p> <p>- No existe duplicidad alguna. La regulación del proyecto es más amplia que la del art 27 de la ordenanza de protección de la salubridad en la ciudad de Madrid, que solo se refiere a la delimitación de la zona de barra o zona de degustación y la sala de ventas de los locales destinados a bar, cafetería, restaurante, comercio minorista de la alimentación y asimilables; no incluyendo otras dependencias como las cocinas.</p>
			-Igualmente, los sistemas de captación de gases ya están regulados en el artículo 54 de la Ordenanza General de Protección del Medio Ambiente Urbano (OGPMAU).	- La regulación del artículo 54 de la OGPMAU, así como todo el libro I de esa ordenanza, se deroga por el proyecto de OCAS, por lo que no se duplica la regulación.
		27	Se considera necesario concretar cómo se va a constatar la existencia de olores , estableciendo límites tolerables relativos a cada actividad: el olor de determinadas actividades se percibe de una forma más desagradable que otras, lo que no significa que sea consecuencia de un mal almacenamiento, depósito o tenencia de productos en mal estado. El mal olor es un concepto muy subjetivo y actualmente los controles realizados por los servicios municipales de inspección proceden de denuncias vecinales derivadas de relaciones sociales que nada tienen que ver con la actividad.	<p>No se acepta.</p> <p>Actualmente no existe normativa estatal ni autonómica que regule la contaminación odorífera y que haya establecido unos límites de emisión o unos valores objetivo de inmisión.</p> <p>No habiéndose establecido tales límites de emisión o valores objetivos de inmisión por la normativa de rango legal, la ordenanza municipal establece medidas para evitar las molestias por olores.</p> <p>Para ello, no es suficiente con que estas molestias sean denunciadas por vecinos, sino que se requiere su constatación previa por parte de un agente de la autoridad, y solo en este caso podrá exigirse alguna de las medidas correctoras recogidas en este artículo, requiriéndose inicialmente aquellas medidas más sencillas y únicamente, en el caso en que las molestias persistan, las medidas más complejas. La necesidad de que un inspector constate los olores queda reflejada suficientemente en la ordenanza.</p> <p>Las medidas serían precisas y proporcionadas a juicio de un técnico del servicio municipal de inspección (según indica en el 27.2), quien lo reflejaría en un acta y en un informe y, en cuyo caso, se iniciaría un procedimiento administrativo con todas las garantías.</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
2	COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA (CMTC)	GRAL	<p>La Administración hace su apuesta por el vehículo eléctrico, por cero emisiones, olvidando que deben actuar bajo el principio de la neutralidad tecnológica y centrar su mensaje en las bajas emisiones</p>	<p>No se acepta.</p> <p>Madrid incumple sistemáticamente los valores límite establecidos para el NO₂, por lo que el objetivo es mejorar la calidad del aire y reducir los problemas asociados a la contaminación atmosférica en la salud de la ciudadanía hasta cumplir con la normativa.</p> <p>Por tanto, el Ayuntamiento no hace una apuesta por el vehículo eléctrico, sino que intenta alcanzar los valores límites establecidos en la normativa de calidad del aire en el menor plazo posible, tal y como establece la Directiva europea y, para ello, trata de fomentar la tecnología de menores emisiones, sea cual fuere.</p> <p>Además, el sector residencial, comercial e institucional (RCI) resulta adecuado para la instalación de infraestructura de recarga lenta de vehículos eléctricos (EV), pero no otras de bajas emisiones basadas en combustibles gaseosos (GLP, GN).</p>
		GRAL	<p>El Proyecto inicial de Ordenanza habla de promocionar el transporte público como medida para mejorar la calidad del aire (Medida A.2, Anexo III), pero no desarrolla ni especifica cómo.</p> <p>Para ello, el Proyecto inicial de Ordenanza debe tener en cuenta una serie de actuaciones encaminadas a aprovechar el potencial del transporte en autobús como elemento de mejora de la calidad del aire y como columna vertebral de la movilidad sostenible, como son:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La mejora de la movilidad y de la calidad del aire en la ciudad de Madrid debe abordarse como parte de una Estrategia amplia y con objetivos realistas y asumibles con visión a largo plazo y coordinada con otras Administraciones Públicas competentes. - Incorporar Planes de ayudas para la renovación de flotas de vehículos industriales bajo el amparo del principio de neutralidad tecnológica. - Promoción del transporte escolar como descongestionador clave del tráfico urbano. - Impulso a los Planes de Transporte al Trabajo (PTT) u otras medidas que fomenten el uso del transporte público colectivo. - Desarrollo de un plan de contingencia y protocolo de acceso para autobuses con grupos para Congresos. 	<p>No se acepta.</p> <p>Las actuaciones relativas a la adopción de medidas de apoyo e impulso del sector de transporte no tienen carácter normativo, por lo que, sin perjuicio de su estudio y posible adopción por la Administración municipal, no constituyen contenido propio de una norma reglamentaria, como es la ordenanza.</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			<ul style="list-style-type: none"> - Posicionamiento de Madrid como una ciudad amigable para el transporte turístico y discrecional - Apostar por infraestructuras que faciliten de manera efectiva la transición a una movilidad sostenible (BUS VAO; Intercambiadores, aparcamientos disuasorios, intermodalidad) 	
		31	Por motivos de seguridad jurídica, sería conveniente que se recogiera específicamente el porcentaje de emisiones a partir del cual procedería la inmovilización del vehículo y no quedase al criterio del agente actuante.	<p>No se acepta.</p> <p>No es necesario incluir expresamente en el proyecto de ordenanza los límites o porcentajes de emisiones a partir de los cuales se procedería a realizar la inmovilización o cualquier otra actuación sobre un vehículo, dado que se tendrán en cuenta para cualquier actuación los valores máximos permitidos de emisiones establecidos por la legislación nacional vigente para cada categoría de vehículos.</p>
		40. 4 y 5	Previa a la adopción del acuerdo de proclamación de Episodio de Alta Contaminación mediante el respectivo Decreto, se informe con antelación al sector empresas de transporte con el fin de facilitar su planificación y organización de servicios ante esa declaración, ya que estas empresas desempeñan una actividad esencial para la ciudadanía.	<p>Se acepta.</p> <p>Los procedimientos de información se establecen en los planes de acción a corto plazo, como es el protocolo de actuación por episodios de contaminación de dióxido de nitrógeno. El sistema de información implantado garantiza la máxima difusión a través de los medios disponibles (web municipal, medios de comunicación, aplicaciones móviles, redes sociales, paneles de tráfico...).</p> <p>La información de la activación del protocolo se realiza con carácter inmediato, aplicándose las medidas de prohibición de la circulación de vehículos gradualmente y anunciándose, en todos los casos, el día anterior a su puesta en marcha.</p>
3	CEIM, Confederación Empresarial de Madrid-CEOE	GRAL	Se sugiere mayor ambición a la hora de promover la sustitución de instalaciones térmicas por otras más eficientes y que el fomento de la bomba de calor se traduzca en medidas/ requisitos concretos que incluya la ordenanza	<p>Se acepta parcialmente.</p> <p>Ya se incluyen en el proyecto de ordenanza requisitos concretos para favorecer la satisfacción de la demanda térmica y ACS del sector RCI mediante bombas de calor (BdC), específicamente en el artículo 43, donde se considera la electrificación de la demanda en fase de planeamiento (lo que implica BdC frente a sistemas basados en la combustión), y en el art 46, que promueve el uso de la BdC, permitiendo que la contribución de renovable para ACS sea del 60% en vez de 70%,</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
				recomendándose hibridar estas bombas con energía solar fotovoltaica y no considerándose renovable la biomasa.
		23	<p>-Eliminar el art. 23 porque se está duplicando la regulación. La apertura de huecos desde las zonas de elaboración al exterior ya se encuentra regulada en el art. 27 de la ordenanza de protección de la salubridad en la ciudad de Madrid.</p> <p>-Igualmente, los sistemas de captación de gases ya están regulados en el artículo 54 de la Ordenanza General de Protección del Medio Ambiente Urbano (OGPMAU).</p>	<p>No se acepta.</p> <p>-No existe duplicidad alguna. La regulación del proyecto es más amplia que la del art 27 de la ordenanza de protección de la salubridad en la ciudad de Madrid, que solo se refiere a la delimitación de la zona de barra o zona de degustación y la sala de ventas de los locales destinados a bar, cafetería, restaurantes, comercio minorista de la alimentación y asimilables; no incluyendo otras dependencias como las cocinas.</p> <p>- La regulación del artículo 54 de la OGPMAU, así como todo el libro I de esa ordenanza, se deroga por el proyecto de OCAS, por lo que no se duplica la regulación.</p>
		24	<p>Modificar la redacción de los párrafos a) y b) del apartado 1, del siguiente tenor:</p> <p><i>1. No será preceptiva la instalación del conducto de evacuación a cubierta en los recintos donde se cocine o se realicen otras elaboración de alimentos, cuando se cumplan todas las siguientes condiciones:</i></p> <p><i>a) Que se utilicen exclusivamente aparatos eléctricos o de cualquier tipo que por sus condiciones técnica no transmitan humos ni olores.</i></p> <p><i>b) Que la suma de la potencia útil nominal conjunta de todos estos aparatos sea igual o inferior a 15 kW.</i></p> <p>El objetivo de la nueva redacción de la letra a) es dar cabida a otras soluciones tecnológicas que existen actualmente en el mercado, capaces de eliminar humos y olores de los gases procedentes de las operaciones de cocinado de alimentos, y que son adecuadas y válidas en los casos de baja actividad de cocinado.</p>	<p>No se acepta.</p> <p>Tal y como se indica en la alegación, el objetivo de este artículo es dar cabida a otras soluciones tecnológicas que existen en el mercado capaces de eliminar humos y olores procedentes de las operaciones de cocinado y eximirles de la necesidad de chimenea.</p> <p>Lógicamente, se requiere que estos equipos sean eléctricos para garantizar que no haya otro tipo de emisiones y que las operaciones de cocinado se realicen en su interior para poder garantizar la no emisión de gases que produzcan olores. No se acepta, por tanto, la redacción propuesta en la alegación que elimina expresamente este segundo requerimiento.</p> <p>Por otro lado, la relación de equipos incluida en el apartado a) del proyecto de ordenanza es tan solo un ejemplo y su redacción queda lo suficientemente abierta como para tener cabida otras muchas soluciones similares.</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			<p>Por otro lado, la modificación propuesta en la letra b) en la que se incrementa a 15 kW la potencia útil del conjunto de aparatos, favorecerá la implantación y adquisición de maquinaria, que constituyen soluciones realmente eficaces para garantizar la calidad del aire.</p>	<p>Tampoco se acepta la propuesta de incrementar la potencia máxima a 15 kW, ya que con el límite actual de 10 kW se constata la existencia de molestias. Por esta razón se plantea disminuir la potencia hasta 4 kW, dado que con el avance tecnológico y la mejora de la eficiencia en los equipos de calentamiento y cocinado de alimentos, los 4 kW actuales equivalen a valores anteriores de 10 kW o incluso valores superiores.</p>
		27	<p>Se considera necesario concretar cómo se va a constatar la existencia de olores, estableciendo límites tolerables relativos a cada actividad: el olor de determinadas actividades se percibe de una forma más desagradable que otras, lo que no significa que sea consecuencia de un mal almacenamiento, depósito o tenencia de productos en mal estado. El mal olor es un concepto muy subjetivo y actualmente los controles realizados por los servicios municipales de inspección proceden de denuncias vecinales derivadas de relaciones sociales que nada tienen que ver con la actividad.</p>	<p>No se acepta.</p> <p>Actualmente no existe normativa estatal ni autonómica que regule la contaminación odorífera y que haya establecido unos límites de emisión o unos valores objetivos de inmisión.</p> <p>No habiéndose establecido tales límites de emisión o valores objetivo de inmisión por la normativa de rango legal, la ordenanza municipal establece medidas para evitar las molestias por olores.</p> <p>Para ello, no es suficiente con que estas molestias sean denunciadas por vecinos, sino que se requiere su constatación previa por parte de un agente de la autoridad, y solo en este caso podrá exigirse alguna de las medidas correctoras recogidas en este artículo, requiriéndose inicialmente aquellas medidas más sencillas y únicamente, en el caso en que las molestias persistan, las medidas más complejas. La necesidad de que un inspector constate los olores queda reflejada suficientemente en la ordenanza.</p> <p>Las medidas serían precisas y proporcionadas a juicio de un técnico del servicio municipal de inspección (según indica en el 27.2), quien lo reflejaría en un acta y en un informe, y en cuyo caso, se iniciaría un procedimiento administrativo con todas las garantías.</p>
		29	<p>Se sugiere modificar la redacción de la letra b) del artículo a los efectos de incluir al final, la precisión indicada en negrita.</p> <p>La redacción quedaría del siguiente modo:</p> <p>“b) Respetar las limitaciones, restricciones o prohibiciones de circulación y estacionamiento, y cumplir con aquellas obligaciones, individuales o colectivas, que se incluyan en los planes en materia de calidad del aire, con el fin de proteger el medio ambiente y la salud de los ciudadanos, en los términos y con los efectos previstos en la normativa en materia de movilidad del Ayuntamiento de Madrid y que deberán estar en sintonía con el Proyecto de</p>	<p>No se acepta.</p> <p>Las normas reglamentarias deben respetar los principios de competencia, legalidad, y jerarquía normativa, sin que proceda su indicación expresa, especialmente cuando se trata de futuras regulaciones.</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			<p>Ley de Movilidad y Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada que se están llevando a cabo desde el Ministerior para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico”.</p> <p>El objetivo de esta modificación es que se tenga en cuenta la futura Ley de Movilidad y la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada, que es la que sentará las bases para que las diferentes Comunidades Autónomas, Provincias y Municipios regulen dentro de los parámetros especificados.</p>	
		31	<p>Se solicita que se recoja específicamente en este artículo el porcentaje de emisiones a partir del cual se procedería a la inmovilización del vehículo.</p> <p>El objetivo de ello es evitar que la inmovilización del vehículo quede al criterio del agente actuante, pues para proceder a esta actuación se utiliza el mismo juicio de valor que el señalado en el artículo 30 párrafo 2 del proyecto de Ordenanza, que dice lo siguiente: “2. <i>Cuando a juicio de los agentes de la autoridad, y como resultado de la inspección visual o de la realización sobre el terreno de pruebas de detección mediante equipos de medición de humos y gases, existan indicios evidentes o se compruebe que el vehículo supera el límite de las emisiones permitidas o presenta deficiencias en los sistemas de reducción de emisión de gases, se requerirá al titular para que presente el vehículo a inspección en el plazo de un mes [...]</i>”</p>	<p>No se acepta.</p> <p>No es necesario incluir expresamente en el proyecto de ordenanza los límites o porcentajes de emisiones a partir de los cuales se procedería a realizar la inmovilización o cualquier otra actuación sobre un vehículo, dado que se tendrán en cuenta para cualquier actuación los valores máximos permitidos de emisiones establecidos por la legislación nacional vigente para cada categoría de vehículo.</p>
		39	<p>Dentro de los Planes en materia de calidad del aire, se propone incluir, como instrumento de apoyo, la posibilidad de delimitar áreas administrativas especiales en las que, por su especial relevancia, se permitan el desarrollo de iniciativas innovadoras y medidas pioneras que funcionen como impulso de las acciones de mejora adicional de la calidad de aire que puedan ser escalables a la ciudad de Madrid.</p> <p>Para permitir la agilidad en el desarrollo y actualización de iniciativas innovadoras dentro de dichas áreas administrativas, también se propone la posibilidad de definir las acciones a llevar a cabo en esas áreas a través de los planes en materia de calidad de aire de la ciudad o a través de planes específicos para dichas áreas.</p> <p>En virtud de lo expuesto anteriormente, sugiere incorporar en este artículo 39, un nuevo apartado 5, que podría tener la siguiente redacción:</p> <p>“5. Dentro de dichos planes se establece la posibilidad de delimitar “áreas especialmente ambientales”, conformadas por el conjunto de vías públicas debidamente delimitadas que presenten continuidad geográfica, que puedan servir para el desarrollo de medidas novedosas o innovadoras para la reducción</p>	<p>Se acepta</p> <p>La regulación de planes urbanísticos no es objeto del ámbito de aplicación de esta ordenanza, sino que debe ser objeto de regulación en las normas urbanísticas.</p> <p>No obstante, se añade un nuevo apartado 4 al artículo 39 con la siguiente redacción:</p> <p>Artículo 39. Planes en materia de calidad del aire. (...)</p> <p>4. El Ayuntamiento de Madrid podrá declarar, a fin de acelerar la descarbonización, “Áreas demostradoras de acción climática” en las que se desarrollarán medidas que permitan cumplir con los objetivos de neutralidad climática. Dichas áreas contarán con un plan de acción que recogerá las medidas necesarias para lograr una reducción de emisiones superior a la exigida por la normativa vigente, de manera que supongan</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			<p><i>de las emisiones contaminantes procedentes de cualquier fuente y que posteriormente puedan ser escalables al resto del ámbito municipal.</i> <i>Dichas áreas especiales ambientales podrán delimitarse en los planes en materia de calidad de aire siguiendo los siguientes criterios:</i> <i>Relevancia del ámbito territorial respecto al potencial de reducción de emisiones contaminantes.</i> <i>Estado temporal de ejecución o desarrollo del planeamiento urbanístico correspondiente, primando aquellos que se encuentren en una fase temprana de desarrollo.</i> <i>Las actividades a llevar a cabo en las áreas especiales ambientales podrán establecerse en:</i> <i>Los planes en materia de calidad de aire de la ciudad de Madrid.</i> <i>Los planes en materia de calidad de aire del área especial ambiental específico”.</i></p>	<p>un impulso de mejora adicional de la calidad del aire del ámbito y puedan ser extensibles a toda la ciudad.</p> <p>Así mismo se añade, en el artículo 43, un nuevo apartado 3, que establezca la necesidad de incluir en el planeamiento urbanístico medidas de eficiencia energética y uso de energías renovables, con la siguiente redacción:</p> <p>Artículo 43. Planeamiento urbanístico. (...) 3. Los instrumentos de planeamiento urbanístico incluirán las medidas necesarias para satisfacer las exigencias de sostenibilidad energética y calidad del aire, adaptadas a las necesidades del ámbito, conforme al estudio específico indicado en el apartado 1.</p>
		40	<p>En relación a los apartados 4 y 5 de este artículo 40, referidos a la declaración de episodios de contaminación, se solicita que éstos sean informados con antelación suficiente, dada la importancia de organización y planificación que tienen para distintos sectores empresariales, entre ellos, el transporte y la logística, el comercio, el turismo, el educativo y los de ocio y cultura.</p>	<p>Se acepta.</p> <p>Los procedimientos de información se establecen en los planes de acción a corto plazo, como es el protocolo de actuación por episodios de contaminación de dióxido de nitrógeno. El sistema de información implantado garantiza la máxima difusión a través de los medios disponibles (web municipal, medios de comunicación, aplicaciones móviles, redes sociales, paneles de tráfico...).</p> <p>La información de la activación del protocolo se realiza con carácter inmediato, aplicándose gradualmente las medidas de prohibición de la circulación de vehículos y anunciándose en todos los casos el día anterior a su puesta en marcha.</p>
		41	<p>Se sugiere modificar la redacción de la letra d) de este artículo 41, a efectos de incluir al final de la misma, la precisión indicada en negrita.</p> <p>“d) Contribuir a la reducción de emisiones contaminantes de los vehículos de combustión, mediante la implantación de infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos en los aparcamientos y la mejora de la accesibilidad a infraestructuras de repostaje de vehículos propulsados por GNL, GNC y GLP”.</p> <p>El objetivo de dicha modificación es facilitar la utilización de otro tipo de tecnologías, que son también más respetuosas con el medio ambiente y con la calidad del aire, dado que actualmente en el mercado no hay opciones de emisiones netas 0 para vehículos de transporte de mercancías pesadas y las</p>	<p>No se acepta.</p> <p>Madrid incumple sistemáticamente los valores límite establecidos para el NO₂, por lo que el objetivo es mejorar la calidad del aire y reducir los problemas asociados a la contaminación atmosférica en la salud de la ciudadanía, hasta cumplir con la normativa.</p> <p>Por tanto, el Ayuntamiento no hace una apuesta por el vehículo eléctrico, sino que intenta alcanzar los valores límites establecidos en la normativa de calidad del aire en el menor plazo posible, tal y como establece la</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			<p>que hay para la distribución de última milla en muchos casos no son coste-eficientes. Además, en el mercado se están desarrollando otras alternativas a los combustibles fósiles como pueden ser la Pila de Hidrógeno o el Biometano, que deberían tener cabida en esta Ordenanza.</p>	<p>Directiva europea y, para ello, trata de fomentar la tecnología de menores emisiones, sea cual fuere.</p> <p>Además, el sector residencial, comercial e institucional (RCI) resulta adecuado para la instalación de infraestructura de recarga lenta de vehículos eléctricos (EV), pero no otras de bajas emisiones basadas en combustibles gaseosos (GLP, GN).</p> <p>Así mismo, se da la sinergia entre la generación renovable de esta energía eléctrica (fotovoltaica) y su almacenamiento en las baterías de los vehículos (actuando como vector energético para su posterior uso V2G) cuando no sea autoconsumida por el edificio.</p>
		43	<p>El artículo establece la necesidad de analizar la demanda energética y las medidas de eficiencia energética y uso de energías renovables en los planes urbanísticos. Dadas las distintas funciones y alcances de los diferentes instrumentos de planeamiento, se considera oportuno concretar su aplicación en base al alcance y características de las actuaciones de planeamiento. En este sentido, se propone modificar la redacción del apartado 1, incluyendo la expresión marcada en negrita, de forma que quede del siguiente modo: "1. Los instrumentos de planeamiento urbanístico que prevean un incremento de la demanda energética deberán incluir un estudio específico en el que se analice la demanda energética y se determinen las medidas necesarias para su adaptación a las exigencias de sostenibilidad energética recogidas en la normativa: [...]" Además, dentro de este apartado 1, se propone incluir una nueva letra d), que tendría la siguiente redacción: "<i>d) Lo expresado en la anterior letra c) no será de aplicación en el caso de modificaciones puntuales de planeamiento, Planes Parciales de Reforma Interior, de Mejora y Planes Especiales que habiliten actuaciones de reforma, renovación o dotación sobre suelo urbano, siempre y cuando su cumplimiento resulte inviable técnica o espacialmente. Dicho aspecto deberá ser debidamente justificado en el documento</i>".</p>	<p>No se acepta.</p> <p>Respecto de que únicamente los planes que incrementen la demanda energética deban realizar un estudio específico, puesto que todos los instrumentos de planeamiento urbanístico que prevean una demanda energética representan una oportunidad de mejora de la calidad del aire. Las medidas contempladas en el proyecto de ordenanza tienen carácter de mínimo, pudiendo ser complementadas con otras normas más exigentes que pudieran establecerse en el planeamiento urbanístico aplicable a una determinada zona o sector, tal como se establece en el art 42 del proyecto de Ordenanza, en base al estudio energético específico y las consideraciones del art 43.</p> <p>La imposibilidad de su implantación y su compensación ya están contempladas en el artículo 47 <i>Generación de energía eléctrica renovable</i>, así como en el artículo 44 <i>Nuevas Edificaciones</i>, que contempla otras fórmulas como las "comunidades de energías renovables".</p> <p>Las particularidades en cada ámbito deben ser contempladas, previo estudio conforme al artículo 43, en la normativa urbanística particular del planeamiento.</p> <p>Se acepta parcialmente.</p> <p>En relación con la implantación de redes urbanas centralizadas. No obstante, estas consideraciones deben incluirse, en su caso, en las</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			<p>También se propone completar la letra c) del apartado 2, incluyendo el párrafo marcado en negrita:</p> <p>“c) En los ámbitos donde se considere oportuno implantar redes urbanas centralizadas de climatización y producción de agua caliente sanitaria, generación o almacenamiento distribuido de energía renovable o gestión de residuos, se deberán prever espacios para albergarlos, así como sus instalaciones auxiliares e interconexiones con los edificios. Con el fin de facilitar la implantación de este tipo de redes en aquellas actuaciones de reforma, renovación o dotación llevadas a cabo en suelo urbano, se procurará la flexibilización de la normativa en relación a la compatibilidad de usos en parcelas dotacionales y/o establecimiento de calificaciones superpuestas. Dicha compatibilización podrá ser definida en los planes de calidad de aire para áreas especiales ambientales, siempre que se justifique según lo establecido en el anexo III, F medidas de carácter innovador”.</p>	<p>normas urbanísticas particulares del planeamiento objeto del estudio específico.</p> <p>A estos efectos, se incluye un nuevo apartado 3 en el artículo 43 con la siguiente redacción:</p> <p>Artículo 43. Planeamiento urbanístico.</p> <p>3. Los instrumentos de planeamiento urbanístico incluirán las medidas necesarias para satisfacer las exigencias de sostenibilidad energética y calidad del aire, adaptadas a las necesidades del ámbito, conforme al estudio específico indicado en el apartado 1.</p>
		44	<p>Se propone modificar la redacción de la letra b) del apartado 4, en los siguientes términos:</p> <p>“b) Los Proyectos de Edificación, independientemente de su uso, deberán reservar superficies para la generación distribuida de energía eléctrica para autoconsumo individual o compartido, que podrán quedar integrados en los elementos constructivos del edificio. En el caso de ubicarse en la cubierta, estas superficies se diseñarán para que sean las más favorables en orientación e inclinación, permitiéndose en todo caso el uso transitable de la cubierta y su combinación con estrategias de maximización de la cobertura vegetal en la parcela y cubierta, pudiendo superponerse sobre esta superficie vegetal los sistemas generadores de energía.</p> <p>La potencia mínima de energía eléctrica para autoconsumo individual o compartido del edificio se calculará en función de la fórmula propuesta en el Documento Básico de Ahorro de Energía del Código Técnico de la Edificación vigente en su momento, o normativa análoga que lo sustituya, debiendo cumplirse además la normativa sectorial aplicable</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Para edificios de hasta 15 plantas al menos el 50% mayor a la calculada ○ Para edificios mayores de 15 plantas la calculada 	<p>Se acepta parcialmente.</p> <p>En relación con la implantación de redes urbanas centralizadas. No obstante, estas consideraciones deben incluirse, en su caso, en las normas urbanísticas particulares del planeamiento objeto del estudio específico, como ya se ha mencionado en su alegación al artículo 43, es decir, las particularidades en cada ámbito deben ser contempladas, previo estudio, en la normativa urbanística particular del planeamiento.</p> <p>Además, es importante señalar que el proyecto de Ordenanza establece mecanismos para controlar que se cumpla toda esta normativa en su artículo 48.</p> <p>A estos efectos, se incluye un nuevo apartado 3 en el artículo 43, con la redacción ya indicada con anterioridad.</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			<p><i>En todo caso, serán de aplicación los límites de potencia máxima establecidos en la fórmula Documento Básico de Ahorro de Energía del Código Técnico de la Edificación vigente en su momento.</i></p> <p><i>Si la generación de la energía renovable excediese la demanda del edificio se permitirá su almacenamiento o bien su vertido a la red, según normativa vigente en su momento.”</i></p> <p>La justificación de esta redacción es que consideramos relevante no limitar el espacio disponible en las cubiertas de los edificios para el desarrollo de actividades o usos alternativos como pueden ser áticos, cubiertas vegetales, espacios para el ocio, etc., asegurando no obstante que se mantienen los objetivos de producción de energía renovable especificados en el artículo.</p> <p>Además, proponer una fórmula de cálculo basada en la superficie de la parcela no parece la forma más adecuada de fomentar la generación de energías renovables mediante las tecnologías más eficientes, por lo que parece más adecuado establecer su cálculo en función de la fórmula definida en el Código Técnico de la Edificación, pudiéndose establecer criterios más exigentes sobre dicha fórmula</p>	
		45	<p>En relación al apartado 2 del artículo, referido a las infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos en las plazas de aparcamiento, se solicita incrementar los porcentajes de preinstalaciones para PRs, en los supuestos que a continuación se indican:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El 100% de preinstalaciones para PRs en aparcamientos de edificios residenciales en los que se realicen ampliaciones o reformas integrales tal y como ya se contempla en el proyecto del CTE de octubre de este año (en el proyecto de Ordenanza se exige un 50%). • El 100% de preinstalaciones para PRs en aparcamientos de edificios no residenciales y aparcamientos públicos de uso permanente tanto nuevos como aquellos en los que se realicen ampliaciones o reformas integrales, así como un PR como mínimo, por cada 10 plazas de parking (el proyecto de Ordenanza exige un 20% de preinstalaciones para edificios nuevos y reformados, y un PR por cada 20 plazas solo para edificios nuevos). 	<p>Se acepta parcialmente.</p> <p>Se modifican los arts. 42 y 45, en este último caso se añade un nuevo apartado 2.f).</p> <p>Se ampliará la exigencia para los aparcamientos de edificios no residenciales y los públicos de uso permanente, debiéndose instalar las canalizaciones hasta las plazas de aparcamiento, dando cobertura al 25% de las plazas; así como instalar, al menos, un punto de recarga por cada 40 plazas de aparcamiento cuando se produzcan ampliaciones o reformas importantes. Por otro lado, todos los edificios de uso distinto al residencial privado deberán contar, antes del 1 de enero de 2024, con al menos un punto de recarga por cada 40 plazas.</p> <p>En cualquier caso, recordar que en las normas particulares de planeamiento cabe la posibilidad de implantar infraestructuras adicionales para favorecer la movilidad eléctrica en la ciudad, en función de la ubicación del aparcamiento y de su afición a la movilidad de la ciudad.</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			<ul style="list-style-type: none"> • Que se incluya como requisito que “Antes del 1 de enero de 2023, todos los edificios de uso distinto al residencial privado que cuenten con una zona de uso aparcamiento con más de veinte plazas, ya sea en el interior o en un espacio exterior adscrito, deberán cumplir la exigencia relativa al número mínimo de estaciones de recarga establecida en esta Ordenanza”. Esta exigencia ya está contemplada en la Disposición adicional única del proyecto del CTE. 	<p>Se acepta.</p> <p>Se añade un nuevo apartado 2 en la disposición final quinta, estableciendo la entrada en vigor el 1 de enero de 2024.</p> <p>Por todo lo anterior, el artículo 42 queda redactado:</p> <p>Artículo 42. Ámbito de aplicación de las medidas.</p> <p><i>Las medidas de eficiencia energética y de uso de energías renovables tendrán la consideración de contenido mínimo en su aplicación a:</i></p> <p>a) <i>Los planes urbanísticos.</i></p> <p>b) Los edificios de nueva construcción y las intervenciones en edificios existentes, en los términos establecidos en el CTE (HE0, HE4 y HE5) y en la normativa de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos.</p> <p><i>Estas medidas podrán ser complementadas con otras normas más exigentes que pudieran establecerse en el planeamiento urbanístico aplicable a una determinada zona o sector.</i></p> <p>El artículo 45 queda redactado en la forma:</p> <p>Artículo 45. Dotaciones mínimas para la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos.</p> <p>(...)</p> <p>2. <i>Con el objeto de minimizar las emisiones contaminantes producto de la combustión en la movilidad, promoviendo el uso de vehículos eléctricos, las plazas de aparcamiento deberán estar dotadas de las siguientes infraestructuras mínimas de recarga:</i></p> <p>(...)</p> <p>c) <i>En los aparcamientos de nueva construcción de edificios no residenciales y aparcamientos públicos de uso permanente se instalarán las canalizaciones hasta las plazas de aparcamiento y los módulos de reserva en la centralización de contadores, tal y como se describe en la ITC BT-52, dando cobertura al 25% de las plazas, así mismo se dotará de una estación de recarga por cada 20 plazas, con una cobertura para el 5% de las plazas.</i></p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
				<p>d) <i>En los aparcamientos de edificios no residenciales y aparcamientos públicos de uso permanente en los que se produzcan ampliaciones o reformas importantes se ejecutarán las canalizaciones hasta las plazas de aparcamiento y los módulos de reserva en los mismos términos que los indicados en la letra e) y se dotará de una estación de recarga por cada 40 plazas, debiendo contar al menos con una estación de recarga.</i></p> <p>f) <i>Todos los edificios de uso distinto al residencial privado que cuenten con una zona de uso aparcamiento con más de 20 plazas, ya sea en el interior o en un espacio exterior adscrito, deberán instalar al menos una estación de recarga por cada 40 plazas de estacionamiento, debiendo contar con, al menos, una estación de recarga.</i></p> <p>La disposición final quinta quedaría:</p> <p>Disposición final quinta. <i>Publicación, entrada en vigor y comunicación.</i> (...) 2. La exigencia relativa al número mínimo de estaciones de recarga establecida en el artículo 45.2 f) de la ordenanza deberá cumplirse con anterioridad al 1 de enero de 2024.</p>
		DT 1ª	<p>Tal y como se ha expuesto en la propuesta de modificación del artículo 24 de la Ordenanza, el límite de 4 kW no está justificado por no guardar relación real, desde el punto de vista técnico, con la emisión y transmisión de humos y olores, además de hacer inviable a futuro y limitar el desarrollo de actividades económicas de baja emisión, por lo que se propone la eliminación de este párrafo.</p> <p>Además, consideramos que la redacción del último inciso de esta disposición transitoria, deja al criterio discrecional de los técnicos municipales la determinación del volumen de emisiones que produce molestias y que determinaría la aplicación con efectos retroactivos del artículo 24, cuya modificación se insta.</p>	<p>No se acepta.</p> <p>La experiencia de los servicios municipales de inspección pone de manifiesto que con el límite actual de 10 kW se constata la existencia de molestias, por esta razón se plantea disminuir la potencia hasta 4 kW.</p> <p>Además, con el avance tecnológico y la mejora de la eficiencia en los equipos de calentamiento y cocinado de alimentos, los 4 kW actuales equivalen a valores anteriores de 10 kW o incluso valores superiores.</p> <p>Por otro lado, las actividades de cocinado que cuenten con título habilitante previo a la entrada en vigor de la ordenanza, mantendrán su régimen de excepciones a la instalación de conductos de evacuación a cubierta preexistente, salvo cuando se modifiquen las instalaciones de cocinado o se compruebe, por los servicios técnicos municipales, que se producen molestias por emisión de humos u olores, en cuyo caso se aplicará lo establecido en el artículo 24.</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
				<p>En relación con los olores, actualmente no hay normativa que fije límites de emisión o valores objetivos, por lo que la única forma de intervención es la constatación de molestias por parte de un agente de la autoridad. En estos casos, se requerirá al titular la adopción de alguna de las medidas recogidas en el artículo 24 comenzando por las más sencillas y, únicamente en el caso de que las molestias persistan, se requerirán las más complejas.</p> <p>Las medidas serían precisas y proporcionadas a juicio de un técnico del servicio municipal de inspección (según indica en el 27.2), quien lo reflejaría en un acta y en un informe, y en cuyo caso, se iniciaría un procedimiento administrativo con todas las garantías.</p>
		Anexo III	<p>El Proyecto inicial de Ordenanza habla de promocionar el transporte público como medida para mejorar la calidad del aire (Medida A.2, Anexo III), pero no desarrolla ni especifica cómo.</p> <p>Para ello, el Proyecto inicial de Ordenanza debe tener en cuenta una serie de actuaciones encaminadas a aprovechar el potencial del transporte en autobús como elemento de mejora de la calidad del aire y como columna vertebral de la movilidad sostenible, como son:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La mejora de la movilidad y de la calidad del aire en la ciudad de Madrid debe abordarse como parte de una Estrategia amplia y con objetivos realistas y asumibles con visión a largo plazo y coordinada con otras Administraciones Públicas competentes. - Incorporar Planes de ayudas para la renovación de flotas de vehículos industriales bajo el amparo del principio de neutralidad tecnológica. - Promoción del transporte escolar como descongestionador clave del tráfico urbano. - Impulso a los Planes de Transporte al Trabajo (PTT) u otras medidas que fomenten el uso del transporte público colectivo. - Desarrollo de un plan de contingencia y protocolo de acceso para autobuses con grupos para Congresos. - Posicionamiento de Madrid como una ciudad amigable para el transporte turístico y discrecional - Apostar por infraestructuras que faciliten de manera efectiva la transición a una movilidad sostenible e(BUS VAO; Intercambiadores, aparcamientos disuasorios, intermodalidad) 	<p>No se acepta.</p> <p>Las actuaciones relativas a la adopción de medidas de apoyo e impulso del sector de transporte no tienen carácter normativo, por lo que, sin perjuicio de su estudio y posible adopción por la Administración municipal, no constituyen contenido propio de una norma reglamentaria, como es la ordenanza</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
		Anexo III. Adición	<p>Se sugiere incluir un nuevo epígrafe: <i>"F. Medidas de carácter innovador</i> <i>F. 1 Medidas que demuestren teóricamente un beneficio sobre las emisiones en las áreas especiales ambientales. Dichas medidas deberán contar con informe favorable del organismo municipal competente para su inclusión en los planes en materia de calidad del aire y deberán contar con un sistema de monitorización del impacto producido que permita la evaluación de su impacto:"</i> EL objetivo es ampliar el catálogo de medidas derivadas de la aplicación de planes en materia de calidad del aire a corto plazo.</p>	<p>No se acepta.</p> <p>El anexo no es exhaustivo y ya se prevé la inclusión de otras posibles medidas.</p> <p>Además, los planes en materia de calidad del aire son aprobados por la Junta de Gobierno, como organismo municipal competente y, como establece la legislación aplicable, deben incluir un procedimiento para el seguimiento de su cumplimiento y revisión para evaluar su eficacia.</p>
4	CONFEBUS		<p>El Proyecto inicial de Ordenanza habla de promocionar el transporte público como medida para mejorar la calidad del aire (Medida A.2, Anexo III), pero no desarrolla ni especifica cómo.</p> <p>Para ello, el Proyecto inicial de Ordenanza debe tener en cuenta una serie de actuaciones encaminadas a aprovechar el potencial del transporte en autobús como elemento de mejora de la calidad del aire y como columna vertebral de la movilidad sostenible, como son:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La mejora de la movilidad y de la calidad del aire en la ciudad de Madrid debe abordarse como parte de una Estrategia amplia y con objetivos realistas y asumibles con visión a largo plazo y coordinada con otras Administraciones Públicas competentes. - Incorporar Planes de ayudas para la renovación de flotas de vehículos industriales bajo el amparo del principio de neutralidad tecnológica. - Promoción del transporte escolar como descongestionador clave del tráfico urbano. - Impulso a los Planes de Transporte al Trabajo (PTT) u otras medidas que fomenten el uso del transporte público colectivo. - Desarrollo de un plan de contingencia y protocolo de acceso para autobuses con grupos para Congresos. - Posicionamiento de Madrid como una ciudad amigable para el transporte turístico y discrecional - Apostar por infraestructuras que faciliten de manera efectiva la transición a una movilidad sostenible (BUS VAO; Intercambiadores, aparcamientos disuasorios, intermodalidad). 	<p>No se acepta.</p> <p>Las actuaciones relativas a la adopción de medidas de apoyo e impulso del sector de transporte no tienen carácter normativo, por lo que, sin perjuicio de su estudio y posible adopción por la Administración municipal, no constituyen contenido propio de una norma reglamentaria, como es la ordenanza</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
5	ADEMA-ITV	Gral	<p>Indicar expresamente, tanto en el preámbulo como en el articulado de la Ordenanza, que son las Estaciones de ITV las entidades que, en caso de requerirlo el agente de la autoridad, realizarán el control de emisiones de los vehículos (actualmente, el texto actual indica “centro municipal correspondiente o en centros autorizados de inspección técnica de vehículos”).</p> <p>Para evitar confusión en el ciudadano y ganar en claridad normativa, sugerimos sustituir “en centros autorizados de inspección técnica de vehículos” por el término “en estaciones de ITV”, denominación utilizada por la normativa sectorial aplicable (tanto nacional Real Decreto 920/2017, como autonómica Decreto 8/2011).</p>	<p>No se acepta.</p> <p>No se elimina la referencia al “<i>centro municipal correspondiente</i>”, puesto que la inspección de vehículos se realizará en las ITV. No obstante, la norma deja abierta la posibilidad de que en el futuro puedan ponerse en marcha otros centros oficiales de control por razones sobrevenidas, para la realización de controles más exhaustivos o específicos, o cualesquiera otras razones que aconsejen su puesta en marcha.</p>
			<p>En el supuesto de que el vehículo al que se le exija realizar la ITV esté emitiendo emisiones dentro de los límites permitidos, conforme el Real Decreto 920/2017, ha de ser, en este caso, el Ayuntamiento de Madrid quien debe abonar la tarifa del servicio prestado por la estación ITV. Así, según el artículo 6.7.:</p> <p>“En los supuestos contemplados en las letras b) y c) anteriores, los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico que legalmente tengan atribuida la vigilancia del mismo, podrán ordenar su traslado hasta la estación ITV que resulte más adecuada para su examen, siempre que no suponga un recorrido de ida superior a treinta kilómetros. No obstante, cuando los mencionados lugares se encuentren situados en el mismo sentido de la marcha que siga el vehículo, no existirá limitación en relación con la distancia a recorrer. El conductor del vehículo así requerido estará obligado a conducirlo, acompañado por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, hasta la estación ITV, así como a facilitar las operaciones de inspección y verificación del vehículo, haciéndose cargo de los gastos de éstas, en caso de producirse, por cuenta del denunciado, si se acredita la infracción y, en caso contrario, de la Administración actuante. (...)”.</p> <p>En atención a lo anterior, se considera conveniente regular en la Ordenanza cómo debe el usuario recuperar el importe abonado por el servicio de ITV prestado en caso de que su vehículo cumpla con la normativa aplicable en emisiones</p>	<p>No se acepta.</p> <p>Los supuestos de los párrafos b) y c) del artículo 6.7 del RD 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos regulan los supuestos siguientes:</p> <p>b) <i>Cuando los componentes y sistemas de seguridad y de protección del medio ambiente del vehículo hayan sido alterados o modificados, siguiendo lo establecido en el artículo 8 del Real Decreto 866/2010, de 2 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos.</i></p> <p>c) <i>Cuando cualquiera de los organismos a los que la normativa vigente atribuye competencias en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor tenga fundada sospecha de que por no reunir el vehículo las condiciones técnicas exigibles para permitir su circulación, se pueda poner en peligro la seguridad vial.</i> En estos casos, la inspección se limitará al elemento o conjunto que se suponga defectuoso. (...)</p> <p>En el proyecto de ordenanza se regula un nuevo supuesto de obligación de presentarse a una inspección no periódica, que no exige en todo caso la concurrencia de los requisitos de alteración o modificación de los sistemas de protección de medio ambiente del vehículo o de puesta en peligro de la seguridad vial. Pero, sobre todo, no se impone la obligación recogida en el penúltimo párrafo del art. 6.7 del RD 920/2017, que exige al conductor que conduzca el vehículo, “<i>acompañado por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, hasta la estación ITV</i>”, sino que se concede el plazo de 15 días para acudir a la inspección al centro de ITV. Con ello se da la oportunidad de realizar previamente las</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
				<p>comprobaciones y reparaciones oportunas y el vehículo que acuda a la ITV podrá estar ya en condiciones distintas a las que motivaron el requerimiento por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico.</p> <p>No se puede imponer, por tanto, la carga de abonar la tarifa a la Administración.</p>
		30 adición	<p>Con carácter adicional al control previsto en el artículo 30, se propone regular expresamente más controles que, en línea con la MAIN, permitirían ganar en eficacia y alcanzar los objetivos pretendidos con esta Ordenanza en cuando a la reducción del control de emisiones en Madrid</p>	<p>No se acepta.</p> <p>Esta ordenanza no es la sede para establecer controles adicionales a la circulación de vehículos, más allá de los ya recogidos en el proyecto.</p>
		30	<p>Aclarar en el artículo 30 de la Ordenanza que el titular del vehículo ha de abonar la tarifa correspondiente por el servicio de ITV prestado, al igual que, tal y como se explica en la MAIN, se ha hecho en el artículo 29 para las tasas o exacciones de la Ordenanza Fiscal.</p>	<p>Se acepta.</p> <p>Se modifica el artículo 30, en su apartado 2, quedando redactado en la forma:</p> <p>Artículo 30. Control de emisiones de los vehículos. (...)</p> <p>2. Cuando a juicio de los agentes de la autoridad, y como resultado de la inspección visual o de la realización sobre el terreno de pruebas de detección mediante equipos de medición de humos y gases, existan indicios evidentes o se compruebe que el vehículo supera el límite de las emisiones permitidas o presenta deficiencias en los sistemas de reducción de emisión de gases, se requerirá al titular para que presente el vehículo a inspección en el plazo de un mes en el centro municipal correspondiente o en los centros autorizados de inspección técnica de vehículos, abonando las tarifas que correspondan de acuerdo con lo dispuesto en la normativa en materia de inspección técnica de vehículos.</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
6	RICARDO BIURRUN	Título VI	<p>Eficiencia energética y energías renovables en la edificación:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Establecer objetivos concretos, obligatoriedad, financiación y calendario para la rehabilitación energética de edificios. - Establecer y normativizar la obligatoriedad de revisión de eficiencia energética de edificios (como la ITE), que clasifique su eficiencia actual por tramos y defina las actuaciones necesarias del edificio para cumplir la mejora de eficiencia energética establecida. - Establecer calendario para que cada grupo de edificios de un determinado nivel de eficiencia energética (E, F o G) tenga la obligación de realizar la rehabilitación. Dicho calendario debe asegurar el cumplimiento de las directivas europeas aplicables en las fechas establecidas. <p>Establecer que en caso de que no lo cumpla, el ayuntamiento hará la rehabilitación de oficio y pasará la factura al propietario (igual que la ITE) Implementar los instrumentos financieros institucionales y/o privados necesarios para que las rehabilitaciones tiendan a ser de coste cero para los propietarios. Los ahorros económicos del menor consumo energético suelen amortizar la rehabilitación en un máximo de 10 ó 15 años (algo así: https://elpais.com/economia/2019/09/05/actualidad/1567682934_816288.html).</p>	<p>No se acepta.</p> <p>Como se explica en la MAIN, en el proyecto de ordenanza se introducen determinadas medidas para la mejora de la eficiencia energética de la edificación, dentro de las competencias municipales atribuidas en el RITE y con base en el principio de vinculación negativa, tal y como ha sido reconocido por la jurisprudencia del Tribunal Supremo.</p> <p>Por ello, deberán ser las normas de las AAPP competentes en materia de eficiencia energética las que establezcan una regulación más completa y ambiciosa, así como la correspondiente normativa urbanística, la que desarrolle los aspectos de esta índole.</p>
			<p>Medidas en el sector de edificación:</p> <p>Para edificios residenciales de nueva planta, establecer un mínimo de 2 espacios por vivienda para estacionar bicicletas en lugar techado, cerrado y con fácil acceso desde nivel calle (lo que ya existe en comunidad valenciana)</p>	<p>No se acepta.</p> <p>La ordenanza medioambiental no es la sede para incluir normativa urbanística.</p> <p>La cuantificación de la exigencia se establecerá con mayor precisión en las normas particulares de planeamiento, donde cabe la posibilidad de implantar infraestructuras adicionales para favorecer la movilidad “activa” en la ciudad, en función del uso (centros de trabajo, servicios publico etc.), la ubicación y de su afección a la movilidad de la ciudad.</p>
			<p>Garajes de vehículos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Modificar las normas urbanísticas para fomentar la movilidad activa no contaminante, reduciendo así el transporte motorizado y limitando sus emisiones, regulando que todos los estacionamientos existentes en centros de trabajo, de estudios, de ocio, estaciones de transporte, servicios públicos, edificios comerciales, tanto de nueva construcción 	<p>No se acepta.</p> <p>La ordenanza medioambiental no es la sede para incluir normativa urbanística.</p>



Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			<p>como existentes, dediquen un 10% de su área total a estacionamiento gratuito de bicicletas y vehículos de movilidad personal/urbana. Establecer un periodo de 3 años para su total implementación (es muy barato y fácil), fiscalización posterior y sanciones ejemplares por incumplimiento (en línea con lo que se hace ya en muchas ciudades europeas y algunas latinoamericanas).</p>	
7	ASOCIACIÓN DE FESTIVALES DE MÚSICA (FMA)	37	<p>El artículo 37 del Anteproyecto, titulado "Suministro eléctrico en el exterior" dice:</p> <p><i>"1. La realización de obras, trabajos, eventos, ferias, mercadillos, montaje de casetas, escenarios o cualquier otra instalación que requiera de suministro eléctrico deberá hacerse mediante conexión a la red eléctrica general. De no ser posible tal conexión, se utilizarán sistemas de autoconsumo de energías renovables o acumuladores de energía sin combustión, con el fin de evitar emisiones en el medio ambiente exterior procedentes de grupos electrógenos.</i></p> <p><i>2. En el caso excepcional debidamente justificado de que se utilicen grupos electrógenos, serán aquellos que produzcan menores emisiones, preferiblemente de combustibles gaseosos (gas natural y gas licuado del petróleo GLP). El punto de evacuación de gases de los grupos electrógenos se situará a 15 metros de cualquier hueco receptor y a una altura de 2,5 metros de la zona pisable. Los grupos electrógenos deberán contar en todo caso con certificación "Fase V" o superior.</i></p> <p><i>3. Se podrán exceptuar las limitaciones previstas en el apartado 2 sobre el uso de equipos generadores en situaciones de emergencia ocasionadas por avería en la red de distribución o falta de suministro de energía eléctrica."</i></p> <p>La FMA y sus festivales son totalmente conscientes de la importancia de reducir las emisiones derivadas del consumo energético y apoyan plenamente el trabajar y avanzar hacia un modelo de gestión energético más sostenible, que priorice el consumo procedente de fuentes renovables. Sin embargo, la realidad es que, en la práctica, se encuentran con una serie de dificultades para ello, que no pueden ser obviadas por el legislador.</p> <p>Con carácter general, los festivales de música que se realizan en el exterior no tienen acceso a la red eléctrica general, toda vez que los espacios en los que se celebran rara vez tienen conexión a la misma, o si la tienen, son las propias Administraciones Públicas, propietarias de los espacios en los que se celebran, quienes en ocasiones ponen trabas para ello.</p>	<p>No se acepta.</p> <p>En lo relativo a la no prohibición de grupos electrógenos. La medida es necesaria y proporcionada para luchar contra la contaminación atmosférica, tal y como se indica en la MAIN que acompaña al proyecto, puesto que los motores son responsables de una parte considerable de la contaminación atmosférica por óxidos de nitrógeno (NOx), regulándose dentro de la Fase V las emisiones de CO, HC, NOx y partículas, estableciendo unos nuevos límites de obligado cumplimiento para lograr una mejora de la calidad del aire y alcanzar sus objetivos sobre protección del aire de una forma sostenible.</p> <p>La ordenanza en una primera fase supondrá, por tanto, un impulso a los grupos electrógenos de combustibles gaseosos (gas natural y gas licuado del petróleo GLP), en detrimento de los combustibles líquidos y, en una segunda fase, solo estarán permitidos los que cuenten con la certificación Fase V.</p> <p>En lo que respecta a la repercusión económica de la medida, debe tenerse en cuenta que es el <i>Reglamento 2016/1628 del Parlamento Europeo y del Consejo de 14 de septiembre de 2016 sobre los requisitos relativos a los límites de emisiones de gases y partículas contaminantes y a la homologación de tipo para los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera</i> el que exige que, a partir de 2019, todos los motores de nueva construcción por debajo de 56 kW y por encima de 130 KW sean Fase V y, a partir de 2020, todos los motores dentro del rango 56-130 kW.</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			<p>Por ello, sin acceso a la red local, los festivales no tienen la posibilidad material de abastecerse con energía de fuentes cien por cien renovables con garantías de origen.</p> <p>Adicionalmente, cabe resaltar que los festivales que puedan conectarse a la red local necesitan en todo caso un “backup” de energía, suministrado por generadores, para asegurar el suministro continuo ante una posible caída de la tensión.</p>	
		DA 1ª	<p>Existe otro precepto que genera una enorme incertidumbre a la FMA. Se trata de la Disposición adicional primera del Anteproyecto, titulada “Sostenibilidad de los eventos”:</p> <p>1. Lo primero que queremos manifestar con relación a esta Disposición es que llama enormemente la atención el hecho de que un precepto que añade tanta carga burocrática y administrativa a los organizadores de unos eventos muy concretos (aquellos que prevean una asistencia superior a 5.000 personas) no se encuentre justificado en la Exposición de Motivos del Anteproyecto.</p> <p>Ello genera una gran incertidumbre e inseguridad, ya que ni se motiva el por qué se impone la obligación de elaborar y presentar una memoria con un contenido tan profuso, sólo a los organizadores de eventos de más de 5.000 personas, ni se determina qué objetivo o finalidad se pretende conseguir. Las normas han de dictarse para regular materias que los precisan y para cumplir un objetivo concreto.</p> <p>Sin embargo, en este caso es imposible adivinar la pretensión del Ayuntamiento de Madrid con esta Disposición, cuyo contenido adolece de falta de claridad en su redacción y, por consiguiente, provoca una enorme inseguridad jurídica.</p> <p>Además, añade una carga burocrática y administrativa y un incremento de los costes de los festivales que consideramos innecesario para lograr los objetivos perseguidos por la Ordenanza.</p> <p>Por ello, entendemos que sería más eficaz, suprimir esta Disposición, y comenzar con la constitución y puesta en marcha de una Mesa de Trabajo integrada por representantes del Ayuntamiento de Madrid y del sector afectado, que analice el estado de la situación en este momento, valore las necesidades y realidad del sector, estudie su impacto ambiental, social y económico y, a la vista de todo este análisis, implemente una regulación verdaderamente eficaz y acorde con las capacidades reales del sector.</p>	<p>No se acepta.</p> <p>Sí se recoge una justificación en el preámbulo del proyecto de Ordenanza, no obstante, el preámbulo solo puede hacer un análisis y una presentación concisa de contenido y justificación de esta norma reglamentaria.</p> <p>El proyecto se acompaña de una Memoria de Análisis de Impacto Normativo (MAIN) en la que se justifica la necesidad de las medidas con base en las razones de interés general consistentes en la protección del medio ambiente, del entorno urbano y de la salud, así como su idoneidad y proporcionalidad.</p> <p>En concreto, en el epígrafe 6.4 se desarrolla el impacto económico de las medidas introducidas en relación con la sostenibilidad de los eventos.”</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			Sólo de esta manera se conseguirá la sostenibilidad que se persigue a través de la Ordenanza, ya que con la redacción actual de la Disposición consideramos que difícilmente se avanzará hacia el cumplimiento de los objetivos.	
		DA	Comenzando por su título , entendemos que es poco preciso, en la medida en que no concreta el tipo de sostenibilidad a que se refiere. Atendiendo al contenido de la Ordenanza, entendemos que a la sostenibilidad medioambiental, en cuyo caso el título debería sustituirse por el de “Sostenibilidad medioambiental de los eventos” .	<p>No se acepta.</p> <p>Respecto del título de la disposición. La denominación Evento sostenible es la terminología utilizada por la Unión Europea y por el ministerio con competencias en medio ambiente (véase Manual de eventos sostenibles http://eventossostenibles.org/wp-content/uploads/2014/03/Manual-ES-v4.pdf).</p>
			Asimismo, no se identifica si esta disposición es de aplicación a todo tipo de eventos o sólo a los que se celebran al aire libre o en el exterior .	<p>Se acepta.</p> <p>Respecto de los eventos a los que resulta aplicable, no se distingue entre aquellos que se celebren en el exterior de aquellos otros que puedan celebrarse en locales cerrados pero que, por razón de su aforo y otras circunstancias concurrentes, puedan generar gran afluencia de personas en sus inmediaciones concentradas espacial y temporalmente y, consecuentemente, sean susceptibles de producir riesgo de daños ambientales.</p> <p>Se modifica la redacción de la disposición adicional primera, en su apartado 1, para mayor claridad, quedando redactado:</p> <p><i>Disposición adicional primera. Sostenibilidad de los eventos.</i></p> <p><i>1. Los eventos que tengan impacto en el medio ambiente deberán adoptar las medidas preventivas y correctoras adecuadas para evitar efectos ambientales negativos en materia de ruidos y vibraciones, emisión de gases y partículas contaminantes, olores, vertidos, gestión de residuos y limpieza, contaminación lumínica, zonas verdes, biodiversidad y ocupación de suelo y consumo de recursos naturales, cumpliendo con las directrices que determine el Ayuntamiento.</i></p>
			En cuanto a las medidas y obligaciones que recoge y que serían de aplicación a los eventos que prevean una asistencia superior a 5.000 personas, como	No se acepta.

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			<p>hemos anticipado, desconocemos bajo qué criterios se ha fijado esta cifra.</p> <p>En la Exposición de Motivos del Anteproyecto no se hace referencia alguna al porqué el legislador ha decidido establecer que las obligaciones incluidas en la Disposición, sólo serán de aplicación a aquellos eventos que prevean una asistencia superior a 5.000 personas. Tampoco existe ningún estudio de impacto ambiental que determine la necesidad de que esta Disposición afecte sólo a este tipo de eventos.</p> <p>Por ello, consideramos que se trata de un criterio que no responde a un motivo justificado y, por ello, debería ser revisado a la luz de los resultados de los trabajos de la Mesa de Trabajo, antes referida, así como de un estudio de impacto realizado en coordinación con el sector afectado. De lo contrario se estaría dando un trato discriminatorio a los organizadores de eventos sin motivo para ello, en la medida en que sólo algunos de ellos deberían cumplir con esta Disposición.</p>	<p>El aforo de 5.000 personas coincide con el aforo de los eventos para los que la instrucción de funcionamiento de la Oficina de Actos en Vía Pública confiere la competencia a la Dirección General de Área de Gobierno de Seguridad y Emergencias, por su especial relevancia.</p>
			<p>Centrando la atención en el contenido de las obligaciones, las mismas no sólo son excesivamente genéricas y poco claras en su redacción, sino que además adolecen también de una absoluta falta de motivación.</p> <p>1. En primer lugar, se establece la obligación de los organizadores de eventos de presentar ante el Ayuntamiento una memoria. Nuevamente, en la Exposición de Motivos del Anteproyecto no se justifica el porqué de exigir a los organizadores de los eventos la presentación de esta memoria con el contenido indicado y qué objetivo se pretende cumplir con la misma. Esta ausencia de motivación reduce esta medida a una nueva carga administrativa, que deberán cumplir los organizadores de festivales, con la inversión de tiempo, esfuerzo y dinero que ello conlleva. Consideramos, pues, que debería eliminarse la obligación de presentar esta memoria, de manera que los organizadores de eventos puedan concentrar sus esfuerzos y dinero en adoptar medidas verdaderamente eficaces para el cumplimiento de los objetivos perseguidos por la Ordenanza.</p>	<p>No se acepta.</p> <p>La obligación de presentar una memoria, por parte de los promotores de este tipo de eventos, es la única forma de comprobar, con carácter previo a la autorización, las medidas que el promotor se compromete a llevar a cabo para lograr la sostenibilidad del evento.</p> <p>En la normativa ambiental, la exigencia de documentos como las memorias es el instrumento habitual y adecuado para valorar la posible afección ambiental, por lo que se trata de una herramienta necesaria para justificar la sostenibilidad del evento.</p>
			<p>2. En segundo lugar, en el apartado 2, letra a), se obliga a los festivales a nombrar un responsable de temas ambientales.</p> <p>Esta obligación es absolutamente novedosa y no aparece recogida en ninguna otra norma, ni estatal, ni autonómica ni local. Además, esta Disposición se limita a contemplar esta medida, sin precisar cuestiones tan importantes como si este responsable puede ser de la propia organización, las funciones</p>	<p>No se acepta.</p> <p>Es evidente que las medidas propuestas para lograr la sostenibilidad han de ser supervisadas por algún responsable. No entra la ordenanza a establecer quien ha de ser este responsable, si ha de ser o no de la propia organización, deja la cuestión abierta indicando tan solo que en la</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			<p>que tiene que cumplir, la formación que debe tener, el objetivo que se pretende cumplir, etc. Por ello, esta obligación debería eliminarse, en tanto en cuanto genera una enorme inseguridad jurídica.</p>	<p>memoria se identifique a los responsables de la organización a efectos ambientales.</p>
			<p>3. En tercer lugar, en la siguiente letra b) se enumeran una serie de principios a los que han de atender los organizadores de eventos. Sin embargo, se trata de principios tan generales, que no es tan siquiera posible conocer su contenido. Así, por ejemplo, cuando hace referencia al principio de accesibilidad ¿se refiere a la accesibilidad al empleo, al derecho a la cultura, a la movilidad, o a la accesibilidad de personas con discapacidad física, intelectual o sensorial? Y cuando menciona la minimización de las molestias al vecindario ¿a qué tipo de molestias se refiere? Asimismo, algunos de los principios que se citan, como el de movilidad sostenible, ha de ser desarrollado necesariamente en coordinación con el propio Ayuntamiento de Madrid y, sin embargo, se presenta como si la obligación fuese unilateral del organizador del evento. Para que esta previsión sea verdaderamente eficaz debería regularse con detalle la manera en que se implementará de forma coordinada entre el Ayuntamiento y los organizadores de eventos.</p>	<p>Se acepta parcialmente.</p> <p>En lo que respecta a los principios a los que han de atender los organizadores de eventos, se modifica la disposición adicional primera y se incluye en el proyecto de ordenanza una nueva disposición final cuarta referida a las directrices que adoptará el Ayuntamiento de Madrid para la celebración de eventos sostenibles.</p> <p>La redacción de la disposición adicional primera será:</p> <p>Disposición adicional primera. Sostenibilidad de los eventos.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Los eventos que tengan impacto en el medio ambiente deberán adoptar las medidas preventivas y correctoras adecuadas para evitar efectos ambientales negativos en materia de ruidos y vibraciones, emisión de gases y partículas contaminantes, olores, vertidos, gestión de residuos y limpieza, contaminación lumínica, zonas verdes, biodiversidad y ocupación de suelo y consumo de recursos naturales, cumpliendo con las directrices que determine el Ayuntamiento. 2. <i>En particular, en aquellos eventos en los que se prevea una asistencia superior a 5.000 personas, los promotores deberán presentar con anterioridad a su celebración ante la administración municipal una memoria en la que se recojan, hasta la aprobación de unas directrices por el Ayuntamiento, al menos, los siguientes aspectos:</i> <ol style="list-style-type: none"> a) <i>La identificación de los responsables de la organización a efectos ambientales.</i> b) <i>Las medidas que aseguren el desarrollo del evento conforme a los principios de accesibilidad, movilidad sostenible, jerarquía de residuos, sostenibilidad en el consumo de energía y recursos hídricos, así como la minimización de las molestias la minimización de la afección a la flora, fauna y población.</i>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
				<p>c) <i>El análisis de la huella de carbono y las medidas de compensación de las emisiones de gases efecto invernadero, como la participación en la creación de bosques sumideros de dióxido de carbono.</i></p> <p>d) <i>El cumplimiento de las exigencias relativas al suministro eléctrico y uso de maquinaria previstas en esta ordenanza, de lo establecido en la ordenanza sobre protección contra la contaminación acústica, en la normativa de limpieza y residuos, y en aquellas otras normas ambientales de aplicación.</i></p> <p>e) <i>Las medidas para fomentar la corresponsabilidad de los participantes en la realización de prácticas y hábitos comprometidos con la sostenibilidad y el consumo responsable.</i></p> <p>f) <i>Otras medidas de compensación del impacto ambiental, de buenas prácticas ambientales o aquellas otras que puedan aportar un legado de sostenibilidad.</i></p> <p>La nueva disposición final cuarta tendrá la redacción:</p> <p>Disposición final cuarta. <i>Directrices para la sostenibilidad de los eventos. El Ayuntamiento aprobará unas directrices sobre sostenibilidad de los eventos conforme a lo previsto en la disposición adicional primera.</i></p>
			<p>4. En cuarto lugar y en lo que se refiere a la jerarquía de residuos, llama la atención que se exija a los organizadores de eventos adoptar medidas en este sentido, justo el año en el que ha quedado suprimida la partida que Ecoembes destinaba a financiar la recogida selectiva en festivales. De este modo, el coste de implementación de esta medida, que es considerablemente costosa en este momento, deberá ser asumido por los propios organizadores.</p> <p>Desde la FMA no queremos dar un paso atrás en lo que a gestión de residuos se refiere, pero la realidad es que el sector necesita un apoyo claro por parte de la Administración Pública que facilite la recogida selectiva de residuos (elementos de contenerización y gestor de residuos).</p>	<p>No se acepta.</p> <p>La correcta gestión de los residuos es una parte fundamental en la consecución de eventos sostenibles, tanto en lo que respecta a los producidos en la celebración del evento, como a los generados en el montaje y desmontaje, por lo que de ninguna manera puede obviarse.</p> <p>En cuanto a la colaboración del Ayuntamiento en la gestión de los residuos, no es la ordenanza el instrumento adecuado para su regulación, si bien es cierto, como se indica en la alegación, que el ayuntamiento deberá actuar y adoptar las medidas necesarias para posibilitar a los organizadores la celebración de eventos sostenibles y, en especial, en lo que respecta a la recogida selectiva de residuos y a la gestión de las aguas residuales derivada de los sistemas de saneamiento.</p>
		DA 1ª	<p>5. En quinto lugar y respecto a los recursos hídricos, destacar que no alcanzamos a entender el motivo por el que se incluye en esta Ordenanza, ya</p>	<p>Se acepta parcialmente.</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			<p>que ni se trata de una materia que tenga relación con la calidad de aire, ni existe en este momento una oferta suficiente en el mercado. Además, habría que especificar el alcance del concepto, ya que es abierto y confuso. ¿Se refiere a la contaminación de posibles cauces de agua cercanos o al consumo de agua por asistentes dentro del evento? ¿Se incluiría aquí también la gestión de aguas residuales derivada de los sistemas de saneamiento?</p> <p>Con relación a estos dos últimos puntos, no queremos dejar de destacar que consideramos ineficaz que una Ordenanza se limite a imponer obligaciones en materia medioambiental, sin acompañarlas de la adopción de medidas por parte del Ayuntamiento que posibiliten al sector el atenderlas y cumplirlas.</p>	<p>La especificación de estas cuestiones se completará en las Directrices que se aprueben por el Ayuntamiento, conforme se ha indicado en la respuesta a las anteriores alegaciones de esa asociación, que han sido aceptadas.</p> <p>En el proyecto de ordenanza se han incluido todos los aspectos relevantes a la hora de valorar la afección ambiental del evento y lograr su sostenibilidad ambiental en general, dejando abierta la elección de las medidas correctoras concretas al promotor.</p>
			<p>6. En sexto lugar, alguna medida que se exige -en concreto, al análisis de la huella de carbono referido en la letra c)- sólo puede ser cotejada con posterioridad al evento, por lo que no resulta adecuado el pretender su incorporación en una memoria que ha de presentarse al Ayuntamiento con anterioridad a su celebración. Además, en esta misma letra c) se cita como ejemplo de medida de compensación de las emisiones de gases de efecto invernadero, la participación en bosques sumideros de dióxido de carbono. Consideramos que este ejemplo es confuso y que la compensación ha de hacerse a través de las certificaciones e iniciativas oficiales ya existentes.</p>	<p>No se acepta.</p> <p>En cuanto a la huella de carbono, es posible calcularla estimando las emisiones del evento, teniendo en cuenta tanto las emisiones directas como indirectas. Para ello existen diversos modelos y metodologías disponibles. Este cálculo es necesario y debe estar recogido en la memoria correspondiente ya que servirá de base para el establecimiento de las medidas que hagan sostenible el evento.</p> <p>El nivel de detalle exigido no es propio de la regulación de una ordenanza.</p>
			<p>7. Por último, en la letra d) se citan un conjunto muy amplio de materias que han de ser igualmente incluidas en la memoria, que además de ser absolutamente genéricas, son ajenas al objeto de esta Ordenanza y, por consiguiente, no deberían ser incluidas.</p> <p>Vemos, pues, que son muchos los motivos que ponen en cuestión la efectividad de esta Disposición, no sólo por su falta de claridad y la consiguiente inseguridad jurídica que genera, sino por cuanto impone nuevas cargas administrativas a determinados organizadores de eventos, con los considerables costes que ello conlleva, sin que las mismas garanticen el cumplimiento de los objetivos de la Ordenanza.</p> <p>A este respecto, no hay que olvidar que la Constitución Española recoge en su artículo 9.3 el concepto de seguridad jurídica de forma expresa, el cual se ve refrendado por la Sentencia del Tribunal Constitucional 46/1990, de 15 de marzo que afirma que: <i>"la exigencia del artículo 9.3 relativa al principio de seguridad jurídica implica que el legislador debe perseguir la claridad y no la</i></p>	<p>No se acepta.</p> <p>En lo que respecta a la inclusión de nuevas cargas administrativas, debe tenerse en cuenta que la organización de eventos con impacto medioambiental implica una huella ecológica, una afección ambiental sobre el entorno, por lo que resulta necesario minimizar o eliminar este impacto mediante la realización de una gestión eficiente y sostenible por parte de todos los agentes que intervienen en su organización, entre ellos los promotores, y la puesta en marcha de medidas idóneas y proporcionadas.</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			<p><i>confusión normativa, debe procurar que acerca de la materia sobre la que legisle sepan los operadores jurídicos y los ciudadanos a qué atenerse, y debe huir de provocar situaciones objetivamente confusas (...). Hay que promover y buscar la certeza respecto a qué es Derecho y no provocar juegos y relaciones entre normas como consecuencia de las cuales se introducen perplejidades difícilmente salvables respecto a la previsibilidad de cuál sea el Derecho aplicable, cuáles las consecuencias derivadas de las normas vigentes, incluso cuáles sean éstas".</i></p> <p>Sin embargo y como hemos expuesto, el contenido de la Disposición que nos ocupa contraviene este mandato constitucional.</p> <p>Por ello, consideramos que, en aras a la seguridad jurídica, esta Disposición debería ser eliminada del Anteproyecto.</p> <p>Asimismo, debería constituirse de manera urgente la Mesa de Trabajo anteriormente referida, con la finalidad de valorar y encontrar mecanismos verdaderamente eficaces que permitan conseguir la sostenibilidad medioambiental de los eventos.</p>	
8	NATURGY	10	<p>Artículo 10. Uso de combustibles en instalaciones de combustión</p> <p>En su punto 1 establece que “no se podrán utilizar combustibles sólidos de origen fósil en el funcionamiento de las instalaciones térmicas de los edificios de la ciudad de Madrid”, es decir, el carbón, por tratarse indudablemente del combustible más dañino para la calidad del aire. Sin embargo, y tal como también se prevé en el Madrid 360, se propone extender la prohibición a las calderas de gasóleo, con la transitoriedad que estime razonable el Ayuntamiento, por tratarse igualmente de combustibles nocivos para el medio ambiente local, y que se proceda a su sustitución por gas natural por razones no solo medio ambientales sino también económicas y de eficiencia.</p> <p>Siguiendo la misma lógica, y atendiendo a lo indicado en el punto anterior, se solicita al Ayuntamiento que considere prohibir también las calderas de pellets, leña y combustibles de biomasa en la Ordenanza, e inste a su sustitución por gas natural</p>	<p>No se acepta.</p> <p>1º. La prohibición en una ordenanza municipal de la utilización de los combustibles más contaminantes y menos eficientes en las calefacciones domésticas encontraría cobertura en las competencias atribuidas por el artículo 25. 2 b) y j) de LBRL, relativas a la materia de protección contra la contaminación atmosférica y de protección de la salubridad pública, y se dictaría en desarrollo de las previsiones de la normativa sectorial de calidad del aire (artículos 9 y 12.3 de la Ley 37/2007 y 25 del RD 102/2011, principalmente). También de acuerdo con los principios de autonomía local, vinculación negativa y subsidiariedad.</p> <p>2º. La regulación que se establezca debe cumplir con los principios de buena regulación y de intervención en las actividades establecidos en los artículos 129 de la LPA y 4 de la LRJ, garantizando el cumplimiento de los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad y seguridad jurídica. Por ello, las restricciones que puedan imponerse sobre uno u otro tipo de combustible deben ponderarse para valorar si existe la suficiente justificación en el cumplimiento de los señalados principios, de modo que se garantice, por un lado, la adecuación de la medida como el</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
				<p>instrumento más adecuado para la reducción de la contaminación atmosférica de la ciudad; que sea imprescindible, no existiendo otras medidas menos restrictivas de derechos para conseguir el fin perseguido, y que se adopte de manera coherente con el resto del ordenamiento jurídico, para generar un marco normativo predecible y de certidumbre, que facilite la actuación y toma de decisiones de las personas y empresas, teniendo en cuenta el conjunto de la regulación y las medidas introducidas por las otras Administraciones Públicas.</p> <p>En el caso del uso del carbón parece que queda suficientemente justificada su prohibición.</p> <p>Teniendo en cuenta que el número de salas de calderas de gasóleo estimado en Madrid está en torno a 4.500, la intervención de una prohibición del uso del gasóleo para calderas residenciales afectaría, por un lado, a un mayor número que para las de carbón. Por otro lado, al no haberse abordado su eliminación de un modo sistemático y coordinado desde la normativa estatal y autonómica, ni estar tampoco limitada la utilización de este combustible en los vehículos, sería poco coherente y podría derivar en una crítica por la intervención administrativa en el mercado, consistente en una insuficiente justificación del cumplimiento de los principios de proporcionalidad y seguridad jurídica anteriormente expuestos.</p> <p>Así mismo, el artículo 46 del proyecto excluye específicamente la biomasa como aportación de energía renovable en Madrid.</p>
		TÍT VI	<p>Consideración de vehículos de emisiones casi cero a efectos de movilidad</p> <p>En el Anteproyecto de Ordenanza no se cita el vehículo de gas natural ni su infraestructura de recarga.</p> <p>Sin embargo, las emisiones reguladas de los vehículos de gas natural se pueden considerar como casi cero, muy por debajo de cualquier otro tipo de combustible o carburante, en particular de NO₂, partículas sólidas y SO₂, principales parámetros de medida de la calidad del aire en las ciudades. Los vehículos de GNC ligeros y medios son, con gran diferencia, los más adaptados para el transporte urbano limpio y ecológico de todas las alternativas reales para el trabajo de distribución con furgones, furgonetas y camiones ligeros, y así se debería tener en cuenta en la nueva ordenanza de movilidad.</p>	<p>No se acepta.</p> <p>Madrid incumple sistemáticamente los valores límite establecidos para el NO₂, por lo que el objetivo es mejorar la calidad del aire y reducir los problemas asociados a la contaminación atmosférica en la salud de la ciudadanía hasta cumplir con la normativa.</p> <p>Por tanto, el Ayuntamiento no hace una apuesta por el vehículo eléctrico, sino que intenta alcanzar los valores límites establecidos en la normativa de calidad del aire en el menor plazo posible, tal y como establece la Directiva europea y, para ello, trata de fomentar la tecnología de menores emisiones, sea cual fuere.</p> <p>Además, el sector residencial, comercial e institucional (RCI) resulta adecuado para la instalación de infraestructura de recarga lenta de</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
				vehículos eléctricos (EV), pero no otras de bajas emisiones basadas en combustibles gaseosos (GLP, GN).
		TÍT VI	<p>Infraestructura de recarga para vehículo eléctrico</p> <p>En relación a la infraestructura de recarga para vehículo eléctrico, se solicita la consideración de los siguientes puntos:</p> <p>Ante un escenario de incremento de la potencia solicitada para instalaciones de recarga de vehículo eléctrico, y dado que la potencia que demandan este tipo de instalaciones es alta, en muchos casos es necesario el refuerzo de la red de distribución existente para poder ofrecer suministro. Dichas acciones de refuerzo implican tiempos de ejecución altos por el alcance de las mismas, y los plazos para lograr atender este tipo de solicitudes se alargan considerablemente.</p> <p>Para contribuir al acortamiento de los plazos en la concesión del suministro eléctrico para este tipo de instalaciones, y así garantizar el cumplimiento de los objetivos en materia de movilidad eléctrica, desde UFD proponemos a este Ayuntamiento el desarrollo de acciones con el fin de agilizar la tramitación de las obras de refuerzo o nueva extensión de red cuya finalidad sea la de poder atender los nuevos suministros de instalaciones de recarga.</p> <p>Se propone a este Ayuntamiento que considere establecer planes de actuación para el desarrollo de puntos de recarga para vehículo eléctrico en la periferia del municipio de Madrid, con el objetivo de incentivar la eMovilidad y facilitar los desplazamientos de los vehículos que se reciben diariamente en Madrid, provenientes de otros municipios de la Comunidad de Madrid o incluso de otras provincias.</p>	<p>Se acepta parcialmente.</p> <p>La recarga lenta en los edificios que se plantea en el proyecto de ordenanza se hace con la red de distribución disponible y con la acometida del usuario, sin requerir aumento de potencia, puesto que se trata de una carga lenta nocturna y autoconsumo.</p> <p>La ordenanza se centra en la infraestructura de recarga lenta en los edificios y aparcamientos públicos, no en la recarga rápida necesaria en los puntos de acceso público que suelen requerir, como se indica en la alegación, la adaptación de las redes de distribución.</p> <p>Puesto que la ordenanza establece, en su art 45, que se estudie la posibilidad de implantar infraestructuras adicionales para favorecer la movilidad eléctrica en la ciudad, entre las que podrían incluirse puntos de recarga rápida en emplazamientos estratégicos, se modifica para una mayor claridad el apartado 2.e) del mencionado artículo, quedando redactado:</p> <p>Artículo 45. Dotaciones mínimas para la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos. (...) 2.e) En los aparcamientos públicos de nueva construcción, además de justificarse la dotación mínima obligatoria de infraestructura de recarga, en la fase de planeamiento urbanístico se analizará la posibilidad de exigir infraestructuras adicionales para favorecer la movilidad eléctrica, en función de la ubicación del aparcamiento y de su afección a la movilidad de la ciudad.</p>
9	ECOLOGISTAS EN ACCIÓN (AEDENAT)	10	La prohibición del uso de combustibles sólidos de origen fósil (carbón) en el funcionamiento de las instalaciones térmicas de los edificios de la ciudad debería ampliarse a las de las actividades industriales y de producción de energía (como calefacciones de distrito), y extenderse a la prohibición de los fuelóleos y gasóleos en edificios e industrias , por sus elevadas emisiones de óxidos de nitrógeno y de azufre, pudiendo establecerse en este último caso un calendario de sustitución progresiva de forma que en	<p>No se acepta.</p> <p>1º. La prohibición en una ordenanza municipal de la utilización de los combustibles más contaminantes y menos eficientes en las calefacciones domésticas encontraría cobertura en las competencias atribuidas por el artículo 25. 2 b) y j) de LBRL, relativas a la materia de protección contra la contaminación atmosférica y de protección de la salubridad pública, y se</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			<p>2030 ya no queden en el municipio de Madrid generadores de calor que utilicen combustibles sólidos ni líquidos de origen fósil.</p> <p>Debe abordarse la regulación de los biocombustibles líquidos y sólidos. Hay que notar que en las ciudades europeas donde se ha generalizado la utilización de la biomasa como combustible térmico se está produciendo una repercusión importante en los niveles de partículas en el aire ambiente, con unas emisiones de similar magnitud a las del tráfico rodado, que ha supuesto además un incremento en los niveles de contaminación por hidrocarburos aromáticos policíclicos (PAHs), entre ellos el benzo(a)pireno (BaP, sustancia de reconocido carácter carcinogénico). Por ello, aunque se les pueda otorgar preferencia por su balance neutro en la emisión de gases de efecto invernadero, debe considerarse su potencial contaminante, en especial si la materia prima de origen incorpora maderas resinosas o, peor aún, residuos de madera tratada o barnizada.</p>	<p>dictaría en desarrollo de las previsiones de la normativa sectorial de calidad del aire (artículos 9 y 12.3 de la Ley 37/2007 y 25 del RD 102/2011, principalmente). También de acuerdo con los principios de autonomía local, vinculación negativa y subsidiariedad.</p> <p>2º. La regulación que se establezca debe cumplir con los principios de buena regulación y de intervención en las actividades establecidos en los artículos 129 de la LPA y 4 de la LRJ, garantizando el cumplimiento de los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad y seguridad jurídica. Por ello, las restricciones que puedan imponerse sobre uno u otro tipo de combustible deben ponderarse para valorar si existe la suficiente justificación en el cumplimiento de los señalados principios, de modo que se garantice, por un lado, la adecuación de la medida como el instrumento más adecuado para la reducción de la contaminación atmosférica de la ciudad; que sea imprescindible, no existiendo otras medidas menos restrictivas de derechos para conseguir el fin perseguido, y que se adopte de manera coherente con el resto del ordenamiento jurídico, para generar un marco normativo predecible y de certidumbre, que facilite la actuación y toma de decisiones de las personas y empresas, teniendo en cuenta el conjunto de la regulación y las medidas introducidas por las otras Administraciones Públicas.</p> <p>En el caso del uso del carbón parece que queda suficientemente justificada su prohibición.</p> <p>Teniendo en cuenta que el número de salas de calderas de gasóleo estimado en Madrid está en torno a 4.500, la intervención de una prohibición del uso del gasóleo para calderas residenciales afectaría, por un lado, a un mayor número que para las de carbón. Por otro lado, al no haberse abordado su eliminación de un modo sistemático y coordinado desde la normativa estatal y autonómica, ni estar tampoco limitada la utilización de este combustible en los vehículos, sería poco coherente y podría derivar en una crítica por la intervención administrativa en el mercado, consistente en una insuficiente justificación del cumplimiento de los principios de proporcionalidad y seguridad jurídica anteriormente expuestos.</p> <p>Así mismo, el artículo 46 del proyecto excluye específicamente la biomasa como aportación de energía renovable en Madrid.</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
		GRAL	Además de disponer la obligación de equipos destinados al abatimiento de partículas a la atmósfera en las instalaciones que consuman biomasa en formato pellet o astilla, debería prescribirse la utilización de calderas y combustibles de biomasa ecocertificados , que reducen las emisiones de partículas, metales y contaminantes orgánicos persistentes (COPs), evitando la quema de residuos de madera tratada.	<p>No se acepta.</p> <p>En el ámbito de los biocombustibles líquidos y sólidos, el RD 818/ 2018, de 6 de julio, es la regulación básica, no existiendo competencia municipal al respecto para dictar normas reguladoras. Por otro lado, el mencionado RD establece, en su DA, que solo se podrán emplear aquellos biocombustibles sólidos que estén comercializados y cumplan con la reglamentación vigente.</p> <p>No obstante, el proyecto de Ordenanza establece, en su artículo 10, que se efectuará el control municipal sobre el uso de los combustibles reglamentarios, de acuerdo con lo dispuesto en la normativa básica de obligado cumplimiento.</p>
			En el anteproyecto de ordenanza presentado no se hace ninguna mención a la incineración de residuos. Proponemos la prohibición expresa de la incineración y coincineración de residuos en el municipio, en base a los acuerdos internacionales suscritos por el Gobierno español de reducción de emisiones de metales pesados y COPs, a la ausencia de sistemas de control de la inmisión de estos contaminantes y a sus graves efectos sobre la salud pública y el medio ambiente, así como a la alarma social asociada a este tipo de proyectos. Dicha prohibición tendría el mismo fundamento competencial que la del uso de combustibles sólidos de origen fósil (carbón) que se propone.	<p>No se acepta.</p> <p>No corresponde al ámbito regulatorio de esta ordenanza.</p> <p>En cualquier caso, la incineración no es una opción que haya que desechar medioambientalmente porque disminuye la gestión de residuos urbanos siendo, además, necesaria para la valorización energética de los residuos y la disminución del volumen de tratamiento.</p>
		Tít IV	<p>En el anteproyecto de ordenanza no se mencionan las estufas exteriores (por ejemplo de las terrazas de bares y restaurantes). Cabe recordar que están expresamente prohibidas por el Reglamento de Instalaciones Térmicas en Edificios (RITE), IT 1.2.4.6.4 Climatización de espacios abiertos: “La climatización de espacios abiertos sólo podrá realizarse mediante la utilización de energías renovables o residuales. No podrá utilizarse energía convencional para la generación de calor y frío destinado a la climatización de estos espacios”.</p> <p>Proponemos la eliminación de cualquier sistema de climatización (frío/calor) en espacios abiertos, ya sean públicos o privados, que supongan un consumo de energía convencional. La utilización de estufas de</p>	<p>No se acepta.</p> <p>Las estufas exteriores no están expresamente prohibidas por el RITE, al no encontrarse en su ámbito de aplicación por no ser instalaciones fijas de la edificación.</p> <p>Por otro lado, no se prohíben en el proyecto de ordenanza por no ser una medida proporcionada con el fin que podría conseguir.</p> <p>No se acepta.</p> <p>Al igual que ocurre con las estufas exteriores, los sistemas de climatización en espacios abiertos no están expresamente prohibidos por</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			<p>gas, eléctricas, aires acondicionados, nebulizadores, etc., en terrazas, patios o espacios similares, implica el consumo de elevadas cantidades de combustibles, recursos y energía de manera enormemente ineficiente. Estamos en situación de emergencia climática y este tipo de prácticas son absolutamente insostenibles.</p>	<p>el RITE, al no encontrarse en su ámbito de aplicación por no ser instalaciones fijas de la edificación.</p> <p>Por otro lado, no se prohíben en el proyecto de ordenanza por no ser una medida proporcionada con el fin que podría conseguir.</p>
		39	<p>El artículo 39 hace referencia a los planes en materia de calidad del aire, tanto los planes de reducción de la contaminación (como el vigente Plan A) como los planes de acción a corto plazo (el protocolo de actuación ante episodios de contaminación por NO₂ de la ciudad de Madrid).</p> <p>En el apartado 1 del artículo 39 se especifica que los planes de acción a corto plazo contemplarán medidas a aplicar: “cuando exista riesgo de que el nivel de contaminantes supere uno o más de los umbrales de alerta o los valores límite, especificados en la normativa de calidad del aire”.</p> <p>Ecologistas en Acción propone que las referencias para la elaboración de dichos planes no sean únicamente los valores límite, valores objetivo y umbrales de alerta legales marcados por la legislación europea, sino que en su caso también puedan tomarse como referencia las guías de calidad del aire de la Organización Mundial de la Salud (OMS) para NO₂, SO₂, PM₁₀, PM_{2,5} y O₃ establecidas en el año 2005 o su actualización posterior.</p> <p>La justificación es clara, es conocido que los valores límite legales o valores objetivo para ciertos contaminantes, como las partículas en suspensión (PM₁₀ y PM_{2,5}) y el ozono troposférico (O₃), marcados por la legislación europea, son excesivamente laxos y alejados de los valores que la OMS recomienda no sobrepasar para una adecuada protección de la salud humana. La comunidad científica ha señalado en diversas ocasiones que se producen daños significativos para la salud pública (incluida una apreciable mortalidad prematura) con niveles de contaminación por partículas en suspensión que son inferiores a los valores límite legales, pero superiores a los recomendados por la OMS, es decir, la situación que se da en la ciudad de Madrid en relación con la contaminación por partículas. La propia Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) toma como referencia los valores recomendados por la OMS y no los valores límite legales de la UE, al elaborar las estimaciones de impacto en salud de la contaminación atmosférica, en sus informes anuales.</p>	<p>Se acepta.</p> <p>Aunque existe una regulación en el ámbito de la Unión Europea que es la que se debe seguir, se modifica la redacción del artículo 39.1 para recoger la posibilidad de tomar como referencia los valores guía de la OMS. La redacción quedaría:</p> <p>Artículo 39. Planes en materia de calidad del aire.</p> <p><i>1. El Ayuntamiento de Madrid, en el ámbito de sus competencias y con el fin de proteger la salud de la ciudadanía, el medio ambiente urbano y demás bienes de cualquier naturaleza, elaborará los planes de mejora para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos que estos fijen, así como para minimizar o evitar impactos negativos de la contaminación atmosférica. Así mismo, elaborará los planes de acción a corto plazo, para establecer medidas cuando exista riesgo de que el nivel de contaminantes supere uno o más de los umbrales de alerta o los valores límite, especificados en la normativa de calidad del aire. A este respecto, además de los valores legislados, en la medida de lo posible se tendrán en cuenta las directrices establecidas por la Organización Mundial de la Salud.</i></p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			<p>Asimismo, proponemos que el vigente Protocolo de actuación para episodios de contaminación por dióxido de nitrógeno se amplíe para los episodios de contaminación por partículas PM10 y PM2,5 y ozono, tal como ya ocurre en los protocolos de otras ciudades o comunidades autónomas como: Asturias, Barcelona, León, Murcia, Sevilla, Valencia y Valladolid.</p>	<p>Se acepta parcialmente.</p> <p>Respecto a que el vigente Protocolo de actuación para episodios de contaminación por dióxido de nitrógeno se amplíe para los episodios de contaminación por partículas PM10 y PM2,5 y ozono, el artículo 39.1 del proyecto de ordenanza ya contempla la posibilidad de elaboración de planes de acción a corto plazo (Protocolo), abarcando en su redacción a cualquier contaminante.</p>
		39	<p>Por último, proponemos que se contemple el concepto de contaminación odorífera y el de “episodio de contaminación odorífera”, con el establecimiento de límites de afectación basados en número de horas/episodios mensuales, al menos en lo relativo a instalaciones de gestión de residuos, en sintonía con normas europeas y algunas ordenanzas municipales españolas, de manera que se proteja al vecindario de malas prácticas que generan malos olores y contaminación odorífera.</p>	<p>No se acepta.</p> <p>Actualmente no existe normativa estatal ni autonómica que regule la contaminación odorífera y que haya establecido unos límites de emisión o unos valores objetivo de inmisión.</p> <p>No habiéndose establecido tales límites de emisión o valores objetivo de inmisión por la normativa de rango legal, la ordenanza municipal establece medidas para evitar las molestias por olores.</p> <p>Para ello, no es suficiente con que estas molestias sean denunciadas por vecinos, sino que se requiere su constatación previa por parte de un agente de la autoridad y, solo en este caso, podrá exigirse alguna de las medidas correctoras recogidas en este artículo, requiriéndose inicialmente aquellas medidas más sencillas y únicamente, en el caso en que las molestias persistan, las medidas más complejas. La necesidad de que un inspector constate los olores queda reflejada suficientemente en la ordenanza.</p> <p>Las medidas serían precisas y proporcionadas a juicio de un técnico del servicio municipal de inspección (según indica en el 27.2), quien lo reflejaría en un acta y en un informe y, en cuyo caso, se iniciaría un procedimiento administrativo con todas las garantías.</p>
		40	<p>El apartado 2 del artículo 40 establece los procedimientos a seguir en relación con la elaboración, modificación y revisión de los planes en materia de calidad del aire, haciendo mención a la participación pública y el cumplimiento de los trámites exigidos por la normativa autonómica.</p> <p>Proponemos indicar también en este apartado que el contenido de los planes se ajustará a los requerimientos exigidos tanto por la legislación nacional como la europea en materia de calidad del aire, puesto que tanto la Ley de</p>	<p>No se acepta.</p> <p>No es necesario reiterar en la ordenanza el cumplimiento de las obligaciones legales establecidas en la normativa nacional y europea.</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			<p>protección de la Atmósfera 34/2007 (artículo 16), como la Directiva 2008/50/CE (Anexo XV), establecen ciertos requisitos que deben cumplir los planes, por ejemplo: calendario de ejecución de las medidas, estimaciones acerca de la mejora de la calidad del aire prevista y del plazo necesario para la consecución de los objetivos, etc.</p> <p>En relación con los planes de acción a corto plazo, proponemos añadir una mención expresa a la necesidad de que sean evaluados anualmente y en su caso revisados, hasta conseguir el cumplimiento de los valores límites legales cuyo rebasamiento motivó la elaboración de dichos planes de acción.</p> <p>Justificación: es conocido que Madrid incumple sistemáticamente el Valor Límite Horario de NO₂ desde que éste entró en vigor (año 2010) y que dicho incumplimiento se ha producido a pesar de haber contado con protocolos de actuación ante episodios de contaminación por NO₂ (aprobados en 2015, 2016 y 2018). Por lo tanto, si bien los citados protocolos han podido contribuir a una mitigación del impacto de los episodios de contaminación, no han conseguido hasta el momento el objetivo de que la ciudad cumpla con los valores límite establecidos en la legislación europea, poniendo de manifiesto la necesidad de la adopción de medidas adicionales. El protocolo actualmente en vigor ya contempla en su punto 9 la necesidad de la evaluación anual y adecuación progresiva de sus medidas:</p> <p>9. REVISIÓN</p> <p>El presente protocolo será evaluado anualmente y, en su caso, revisado con el objeto de mejorar la eficacia del mismo de acuerdo con la experiencia obtenida.</p>	<p>Se acepta.</p> <p>Se modifica el apartado 4, del artículo 40, con la siguiente redacción:</p> <p>Artículo 40. Elaboración, aprobación y eficacia de los planes y sus medidas. (...)</p> <p><i>4 La declaración de episodio de contaminación se efectuará por el órgano competente en materia de medio ambiente que determine la Junta de Gobierno. El decreto por el que se declare el episodio determinará el momento de su aplicación y establecerá la progresiva activación de las medidas correspondientes a cada escenario, así como los supuestos de su modificación y desactivación en función de la evolución de la situación de contaminación y de la predicción meteorológica. Los planes de acción a corto plazo serán evaluados anualmente y, en su caso, revisados con el objeto de mejorar su eficacia en la consecución de los objetivos.</i></p>
			<p>Por último, proponemos la obligatoriedad de someter a evaluación del impacto sobre la calidad del aire local, así como su coherencia con los objetivos marcados por los Planes de Mejora de la Calidad del Aire y Planes de Acción a Corto Plazo vigentes, de cualquier nuevo proyecto de infraestructura en el espacio público que contemple una incidencia significativa sobre el tráfico, como nuevos viarios o grandes aparcamientos</p>	<p>No se acepta.</p> <p>La regulación de la evaluación ambiental es competencia estatal y autonómica, no municipal.</p>
		Tít VI	<p>Proponemos añadir la obligatoriedad de sistemas térmicos centralizados en edificios residenciales con más de diez viviendas y de sistemas de distrito para las nuevas actuaciones residenciales, terciarias e industriales,</p>	<p>No se acepta.</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			<p>condicionándose la renovación de los actuales sistemas en edificios residenciales y terciarios a la justificación de que al menos la mitad de la energía consumida en el nuevo sistema sea de origen solar y geotérmico, y en las instalaciones industriales de carácter térmico de un porcentaje mínimo del 50% de fuentes renovables.</p> <p>En relación con la eficiencia energética y empleo de energías renovables en la edificación, se propone el establecimiento de objetivos concretos, obligatoriedad, financiación y calendario para la rehabilitación energética de edificios:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Establecer y regular la obligatoriedad de revisión de la eficiencia energética de edificios (como la ITE), que clasifique su eficiencia actual por tramos y defina las actuaciones necesarias en el edificio para cumplir con la mejora de eficiencia energética establecida. - Establecer calendario para que cada grupo de edificios de un determinado nivel de eficiencia energética (E, F o G) tenga la obligación de realizar la rehabilitación. Dicho calendario debe asegurar el cumplimiento de las directivas europeas aplicables en las fechas establecidas. Establecer que en caso de que no lo cumpla, el ayuntamiento hará la rehabilitación de oficio y pasará la factura al propietario (igual que la ITE). - Implementar los instrumentos financieros institucionales y/o privados necesarios para que las rehabilitaciones tiendan a ser de coste cero para los propietarios. Los ahorros económicos del menor consumo energético suelen amortizar la rehabilitación en un máximo de 10 o 15 años. 	<p>En relación con la propuesta de que se regulen cuestiones relativas a la renovación energética de los edificios, debe tenerse en cuenta que es preciso atenerse a las competencias municipales, así como al carácter normativo de las previsiones para ser incluidas en una ordenanza.</p> <p>La ordenanza, en su artículo 44, exige que los edificios nuevos deberán ser de “consumo de energía casi nulo” conforme a lo establecido en la normativa de eficiencia energética (CTE HE 2019). Así mismo, que en los proyectos de edificación se incluya un estudio específico sobre ahorro y eficiencia energética, en el que se justifique el cumplimiento de la calificación energética, que deberá ser la siguiente:</p> <p>a) Los nuevos edificios deben alcanzar la calificación energética B. b) Los nuevos edificios propiedad municipal deben alcanzar la calificación energética A.</p> <p>Esta calificación energética puede alcanzarse mediante diversas actuaciones, no debiendo la ordenanza establecer las medidas concretas para alcanzar estos objetivos, sino los objetivos en sí a alcanzar. Sí establece, en cambio, que deben priorizarse las medidas pasivas por ser más eficientes, alcanzándose los objetivos con menores costes.</p>
		44	<p>Proponemos la siguiente modificación del art. 44 e): Destinarán un mínimo de 2 espacios por vivienda para estacionar bicicletas o vehículos de movilidad urbana cero emisiones en lugar techado, cerrado y con fácil acceso desde nivel calle (como ya ocurre en la Comunidad Valenciana)</p>	<p>No se acepta.</p> <p>La ordenanza medioambiental no es la sede para incluir normativa urbanística.</p> <p>La cuantificación de la exigencia se establecerá con mayor precisión en las normas particulares de planeamiento, donde cabe la posibilidad de implantar infraestructuras adicionales para favorecer la movilidad “activa” en la ciudad, en función del uso (centros de trabajo, servicios público etc.), la ubicación y su afección a la movilidad de la ciudad.</p>
		Adición	<p>Incorporación de un título adicional sobre Información en materia de contaminación atmosférica, que recoja los siguientes aspectos:</p> <p>1. Relación de contaminantes a medir (todos los mencionados en la</p>	<p>No se acepta.</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			<p>normativa sobre calidad del aire, incluyendo mediciones indicativas de metales pesados y BaP).</p> <p>2. Evaluación periódica del cumplimiento de los criterios de implantación de los puntos de muestreo de la red municipal. Esta evaluación debería realizarse de forma exhaustiva cada uno o dos años, y dicha evaluación debe constituir el punto de partida de cualquier decisión sobre la implantación o reubicación de las estaciones, procurando evitar siempre que sea posible la pérdida de series históricas asociada a los cambios de localización.</p> <p>3. Formalización de los procedimientos de demostración de la equivalencia de los métodos de medición de contaminantes diferentes a los de referencia, específicamente aplicable a las partículas, que deberían actualizarse cada uno o dos años, obteniendo y aplicando en su caso los factores de corrección pertinentes. No obstante, sería conveniente para evitar problemas en torno a estas equivalencias que se procediera a ampliar la implantación de medidores de partículas PM₁₀ y PM_{2,5} que utilicen el método legal de referencia, sin perjuicio del mantenimiento de algunos medidores automáticos que permitan disponer de datos en tiempo real, como se actúa en las Comunidades Autónomas de Andalucía, Cataluña o Valencia.</p> <p>4. Previsión un mapa estratégico de la contaminación atmosférica de Madrid, actualizado periódicamente, sobre la base de las actuales mediciones automáticas, mediciones indicativas y técnicas de modelización, al menos para los contaminantes más conflictivos (dióxido de nitrógeno, partículas y ozono), que asimismo sirva para evaluar la localización de las estaciones de control de la contaminación atmosférica.</p> <p>5. Seguimiento epidemiológico de la contaminación atmosférica, especificando al menos: procedimiento de recogida de datos en centros sanitarios, y publicación de un informe anual por Madrid Salud, sin perjuicio de que se interese a otras autoridades sanitarias o departamentos universitarios.</p> <p>6. Acceso a la información: niveles de inmisión, registros epidemiológicos, informe anual... A la presentación en internet de los datos en tiempo real e históricos, como se viene haciendo mediante la página Web municipal, se podría añadir: presentación diaria en los medios de comunicación de los niveles de contaminación; y difusión pública a través de los canales de información establecidos, en especial elaborando un protocolo de difusión en episodios de contaminación del aire urbano que incluya centros educativos, sanitarios, deportivos y de la tercera edad.</p> <p>7.</p>	<p>Los puntos 1, 2 y 3 ya están regulados en normativa estatal y autonómica, no siendo necesario reiterar en la ordenanza el cumplimiento de las obligaciones legales.</p> <p>Por otro lado, los requisitos en relación con la información a la población ya están incluidos en la legislación básica, no siendo objeto de este proyecto de ordenanza detallar el sistema de información de calidad del aire, que está en permanente actualización, o definir estudios específicos sobre su impacto.</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
10	IBERDROLA	GRAL TÍT VI	<p>El PNIEC contempla la mejora de la eficiencia energética de edificios como uno de los ejes fundamentales para alcanzar los objetivos de descarbonización.</p> <p>La bomba de calor es la alternativa real, competitiva y madura para descarbonizar el calor y frío de los espacios y el ACS, lo que permite descarbonizar la edificación al menor coste y contribuyendo al triple objetivo de energía y clima: renovables, eficiencia energética (es hasta 3 veces más eficiente que una caldera de gas) y emisiones, ya que no emite ni CO2 ni otros contaminantes.</p> <p>En este sentido, la modernización de un equipo de clima con la instalación de bomba de calor permite un ahorro energético con impacto directo en la factura (mayor eficiencia que los equipos obsoletos instalados), mayor confort de utilización (climatización más uniforme, con control de temperatura inteligente), y mayor calidad del ambiente en el interior del negocio, con filtrado del aire interior.</p> <p>A pesar de sus beneficios, la penetración de la bomba de calor es pequeña porque tiene un coste de inversión alto debido al alto coste de las máquinas y de las reformas necesarias para instalar los equipos: el coste de sustitución es 3 veces más caro que una caldera de gas. Por tanto, se necesita apoyo regulatorio y económico para eliminar las barreras a su despliegue.</p> <p>Invertir en bombas de calor permitirá una más rápida consecución de los objetivos ambientales, una disminución más rápida de los costes de transformación y evitará la creación de activos varados que se vuelvan inútiles a futuro (p.ej., por las restricciones de emisión de gases). Además, cubrir las necesidades de calefacción con bombas de calor contribuye más a todos y cada uno de los objetivos que instalar una caldera de gas natural de condensación o acometer un aislamiento total de la vivienda.</p> <p>Por ello apoyamos que se adopten medidas que favorezcan el despliegue de las bombas de calor.</p>	<p>Se acepta parcialmente.</p> <p>Ya se incluyen en el proyecto de ordenanza requisitos concretos para favorecer la satisfacción de la demanda térmica y ACS del sector RCI mediante bombas de calor (BdC), específicamente en el artículo 43, donde se considera la electrificación de la demanda en fase de planeamiento (lo que implica BdC frente a sistemas basados en la combustión), y en el art 46, que promueve el uso de la BdC permitiendo que la contribución de renovable para ACS sea del 60% en vez de 70%, recomendándose hibridar estas bombas con energía solar fotovoltaica y no considerándose renovable la biomasa.</p>
			<p>Por último, también considerando la mayor eficiencia energética del vehículo eléctrico y su contribución a la descarbonización de la economía, proponemos establecer un plan para impulsar el desarrollo de puntos de recarga para el VE en los edificios, incrementando tanto el número mínimo de preinstalaciones que permita la posterior ampliación de los puntos de recarga para la totalidad de las plazas a un menor coste, como el número mínimo obligatorio de puntos de recarga.</p>	<p>No se acepta.</p> <p>El proyecto ya establece un mínimo de puntos de recarga en función del uso del edificio y del número de plazas a fin de impulsar su desarrollo. Este mínimo puede verse incrementado, exigiéndose infraestructuras adicionales para favorecer la movilidad eléctrica, después de su análisis en fase de planeamiento, en función de la ubicación del aparcamiento y de su</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
				afección a la movilidad de la ciudad, tal como se recoge en el artículo 45.2 e).
		45	<p>En relación al apartado 2 del artículo, referido a las infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos en las plazas de aparcamiento, se solicita incrementar los porcentajes de preinstalaciones para PRs, en los supuestos que a continuación se indican:</p> <ul style="list-style-type: none"> - El 100% de preinstalaciones para PRs en aparcamientos de edificios residenciales en los que se realicen ampliaciones o reformas integrales tal y como ya se contempla en el proyecto del CTE de octubre de este año (en el proyecto de Ordenanza se exige un 50%). - El 100% de preinstalaciones para PRs en aparcamientos de edificios no residenciales y aparcamientos públicos de uso permanente tanto nuevos como aquellos en los que se realicen ampliaciones o reformas integrales, así como un PR como mínimo, por cada 10 plazas de parking (el proyecto de Ordenanza exige un 20% de preinstalaciones para edificios nuevos y reformados, y un PR por cada 20 plazas solo para edificios nuevos). - Que se incluya como requisito que <i>“Antes del 1 de enero de 2023, todos los edificios de uso distinto al residencial privado que cuenten con una zona de uso aparcamiento con más de veinte plazas, ya sea en el interior o en un espacio exterior adscrito, deberán cumplir la exigencia relativa al número mínimo de estaciones de recarga establecida en esta Ordenanza”</i>. Esta exigencia ya está contemplada en la Disposición adicional única del proyecto del CTE. 	<p>Se acepta parcialmente.</p> <p>Se modifican los arts. 42 y 45, en este último caso se añade un nuevo apartado 2.f).</p> <p>Se ampliará la exigencia para los aparcamientos de edificios no residenciales y los públicos de uso permanente, debiéndose instalar las canalizaciones hasta las plazas de aparcamiento, dando cobertura al 25% de las plazas; así como instalar, al menos, un punto de recarga por cada 40 plazas de aparcamiento cuando se produzcan ampliaciones o reformas importantes. Por otro lado, todos los edificios de uso distinto al residencial privado deberán contar, antes del 1 de enero de 2024, con al menos un punto de recarga por cada 40 plazas.</p> <p>En cualquier caso, recordar que en las normas particulares de planeamiento cabe la posibilidad de implantar infraestructuras adicionales para favorecer la movilidad eléctrica en la ciudad, en función de la ubicación del aparcamiento y de su afección a la movilidad de la ciudad.</p> <p>Se acepta.</p> <p>Se añade un nuevo apartado 2 en la disposición final quinta, estableciendo la entrada en vigor el 1 de enero de 2023.</p> <p>Por todo lo anterior, el artículo 42 queda redactado:</p> <p>Artículo 42. Ámbito de aplicación de las medidas.</p> <p><i>Las medidas de eficiencia energética y de uso de energías renovables tendrán la consideración de contenido mínimo en su aplicación a:</i></p> <p>c) <i>Los planes urbanísticos.</i></p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
				<p><i>d) Los edificios de nueva construcción y las intervenciones en edificios existentes, en los términos establecidos en el CTE (HE0, HE4 y HE5) y en la normativa de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos.</i> Estas medidas podrán ser complementadas con otras normas más exigentes que pudieran establecerse en el planeamiento urbanístico aplicable a una determinada zona o sector.</p> <p>El artículo 45 queda redactado en la forma:</p> <p>Artículo 45. Dotaciones mínimas para la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos. (...) 2. Con el objeto de minimizar las emisiones contaminantes producto de la combustión en la movilidad, promoviendo el uso de vehículos eléctricos, las plazas de aparcamiento deberán estar dotadas de las siguientes infraestructuras mínimas de recarga: (...)</p> <p><i>c) En los aparcamientos de nueva construcción de edificios no residenciales y aparcamientos públicos de uso permanente se instalarán las canalizaciones hasta las plazas de aparcamiento y los módulos de reserva en la centralización de contadores, tal y como se describe en la ITC BT-52, dando cobertura al 25% de las plazas, así mismo se dotará de una estación de recarga por cada 20 plazas, con una cobertura para el 5% de las plazas.</i></p> <p><i>d) En los aparcamientos de edificios no residenciales y aparcamientos públicos de uso permanente en los que se produzcan ampliaciones o reformas importantes se ejecutarán las canalizaciones hasta las plazas de aparcamiento y los módulos de reserva en los mismos términos que los indicados en la letra e) y se dotará de una estación de recarga por cada 40 plazas, debiendo contar al menos con una estación de recarga.</i></p> <p>f) Todos los edificios de uso distinto al residencial privado que cuenten con una zona de uso aparcamiento con más de 20 plazas, ya sea en el interior o en un espacio exterior adscrito, deberán instalar al menos una</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
				<p>estación de recarga por cada 40 plazas de estacionamiento, debiendo contar con, al menos, una estación de recarga.</p> <p>La disposición final quinta quedaría:</p> <p>Disposición final quinta. <i>Publicación, entrada en vigor y comunicación.</i> (...) 2. La exigencia relativa al número mínimo de estaciones de recarga establecida en el artículo 45.2 f) de la ordenanza deberá cumplirse con anterioridad al 1 de enero de 2024.</p>
11	Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid	Preámbulo	<p>1. En el Preámbulo primero del anteproyecto (o proyecto inicial) que aquí se alega, la adecuación a los principios de necesidad y de eficacia queda argumentada de la siguiente forma: “Conforme a lo expuesto, la ordenanza se adecúa a los principios de necesidad y de eficacia, pues se precisa de la aprobación de un texto normativo, en sustitución de otra ordenanza, como instrumento más adecuado para el ejercicio de las competencias municipales en materia de medio ambiente</p> <p>De la lectura de la disposición derogatoria única se deduce que la ordenanza propuesta no pretende sustituir a otra ordenanza, como se indica en el preámbulo, sino a diversos contenidos de tres ordenanzas</p> <p>Cabría cuestionar el cumplimiento del artículo 129 de la Ley 39/2015, en relación a los principios de necesidad y eficacia, ya que, a nuestro juicio, no se justifica suficientemente, en el preámbulo de esta ordenanza, la razón de interés general que la hace necesaria y eficaz, los fines que ésta persigue y que sea el instrumento más adecuado para garantizar su consecución</p>	<p>No se acepta.</p> <p>El preámbulo del proyecto de ordenanza solo puede hacer un análisis y una presentación concisa del contenido y justificación de esta norma reglamentaria. El proyecto se acompaña de una Memoria de Análisis de Impacto Normativo (MAIN) en la que se justifica la necesidad de las medidas con base en las razones de interés general consistentes en la protección del medio ambiente y del entorno urbano y de la salud, así como su idoneidad y proporcionalidad.</p> <p>Por otra parte, el contenido del proyecto de ordenanza se dirige fundamentalmente a sustituir la regulación contenida en el Libro I de la Ordenanza General de Protección del Medio Ambiente Urbano. Tan solo respecto de aspectos concretos se introducen modificaciones puntuales de las ordenanzas citadas, que por razones de seguridad jurídica y buena técnica normativa se señalan expresamente en la disposición derogatoria.</p>
		3	<p>En relación con el principio de seguridad jurídica, se detectan apartados del articulado que a nuestro juicio no son suficientemente claros. En relación con el ámbito de aplicación, el artículo 3, se indica que:</p> <p><i>“3. Ámbito de aplicación.</i></p> <p><i>1. Quedan sujetos a las prescripciones de esta ordenanza los elementos o actividades generadores o emisores de humos, gases, vapores, olores, polvos, cenizas, partículas o de cualquier otra materia o sustancia potencialmente contaminante o molesta, ya se trate de instalaciones, establecimientos, equipos, maquinaria, vehículos, o de comportamientos,</i></p>	<p>Se acepta.</p> <p>Se elimina el apartado 2 f) del artículo 3.</p> <p>Es obvio que hay que cumplir con la normativa básica estatal y autonómica y con los principios de competencia y de jerarquía de fuentes.</p> <p>Ello no impide que la ordenanza añada algunas disposiciones para determinadas actividades potencialmente contaminadoras de la</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			<p><i>obras o actividades, de titularidad pública o privada, en particular los siguientes</i></p> <p><i>...d) Actividades susceptibles de ocasionar molestias, alterar las condiciones de salubridad, causar daños al medio ambiente o producir riesgo para las personas o bienes, por la emisión de humos, gases, vapores, olores, polvos, cenizas, partículas o de cualquier otra materia o sustancia potencialmente contaminante o molesta.</i></p> <p><i>e) Depósito, almacenamiento, manipulación o transporte de productos susceptibles de liberar a la atmósfera las emisiones citadas.</i></p> <p><i>2. Queda excluidos del ámbito de aplicación de la ordenanza:</i></p> <p><i>...f) Las actividades catalogadas como potencialmente contaminadoras de la atmósfera en la normativa estatal o autonómica, que se regirán por lo establecido en dicha normativa. No obstante lo anterior, determinadas actividades catalogadas recogidas en la ordenanza deberán cumplir adicionalmente con las disposiciones específicas dictadas en ejercicio de la competencia municipal</i>".</p> <p>Después de haber leído lo anterior. ¿Alguien puede ser capaz de tener la certeza de cuales serían esas "determinadas actividades recogidas en la ordenanza" que se exceptúan de las excluidas de entre las sujetas a la ordenanza? ¿Y sin haber consultado la normativa estatal y autonómica que eventualmente las pudiera haber considerado catalogadas? ¿No sería posible legislar de forma más clara?</p>	<p>atmósfera, siempre que no contradigan la normativa anteriormente citada. Estas actividades se incluyen entre las recogidas en el apartado 1 d) del artículo 3.</p>
		8	<p>Nos parece que esta ordenanza no genera un marco normativo estable, predecible, integrado, claro y de certidumbre, como es el caso de la "Artículo 8. <i>Tipos de instalaciones</i>. Las instalaciones de combustión fijas para climatización y agua caliente sanitaria (en adelante, ACS), ya sean de carácter doméstico o presten servicio a locales de actividades, a efectos de aplicación de la ordenanza, podrán ser: a) Instalaciones de combustión de potencia térmica nominal superior a 35 kW. b) Instalaciones de combustión de potencia térmica nominal igual o inferior a 35 kW, cuando los servicios técnicos municipales competentes constaten molestias". ¿Una instalación de 35 kW o menos, que se hubiese instalado sin seguir lo estipulado por esta ordenanza, podría tener que cumplirla posteriormente?</p>	<p>Se acepta parcialmente.</p> <p>Sí se establece un marco normativo estable, predecible, integrado, claro y de certidumbre, toda vez que se tiene en cuenta todas las potencias posibles.</p> <p>El marco normativo es estable pues permanece lo regulado en la norma que se sustituye: ya está así en la vigente OGPMAU.</p> <p>La regulación de las instalaciones de combustión, de potencia útil nominal igual o inferior a 35 kW, es clara en el proyecto de ordenanza, estando sujetas de acuerdo con la valoración de los servicios técnicos municipales competentes cuando suponen un riesgo de contaminación o de molestia. A este respecto, las licencias municipales son supuestos típicos de autorizaciones de funcionamiento en cuanto hacen posible el desarrollo de una actividad en el tiempo, y generan una relación permanente entre</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
				<p>el autorizado y la administración, es decir, no se agotan sus efectos con la expedición de la licencia. Por tanto, este vínculo permanente implica que la actividad licenciada ha de ajustarse, en cada momento, a las exigencias del interés público y a la normativa que es de aplicación. No obstante, se modifica el apartado 1 del artículo 11 y se introduce un nuevo apartado 2, a fin de aclarar la redacción, quedando redactado:</p> <p>Artículo 11. Exigencia de conductos de evacuación al exterior en los emisores.</p> <p>1. La evacuación de las emisiones producidas por las instalaciones de combustión de potencia superior a 35 kW deberá efectuarse a través de conducto de evacuación que reúna las condiciones técnicas previstas en el artículo 12, y sin perjuicio de lo establecido en la normativa estatal o autonómica que les sean aplicables en la materia.</p> <p>2. Cuando los servicios municipales hayan constatado molestias producidas por las instalaciones de combustión de potencia igual o inferior a 35 kW, determinarán las medidas correctoras que resulten adecuadas y proporcionadas al objeto de evitar o minimizar sus efectos adversos.</p>
		27	<p>Un caso flagrante de falta de claridad en el redactado sería el del artículo 27. <i>Actividades que generen olores:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ “Las actividades que generen <u>olores susceptibles por su intensidad o permanencia de producir molestias</u> a los vecinos, tales como el almacenamiento o depósito de productos o alimentos, o la tenencia de animales, deberán contar con dispositivos de captación o evacuación, medidas de confinamiento <u>o aquellas necesarias para minimizar las molestias</u>”. (Art. 27.1) ¿Se han previsto umbrales de intensidad o de permanencia que obliguen a tomar las medidas para minimizarlas? ¿Deben tener ventilación forzada las viviendas con animales? ○ “Gestionar los residuos <u>de forma que se minimice</u> la emisión de olores” (Art. 27.2.a) ¿De qué umbral de emisión de olores se trataría? ○ “Conservar las instalaciones en <u>adecuado estado de limpieza</u>”. (Art. 27.2.b) ¿Qué se considera adecuado estado de limpieza? ○ “Disponer de ventilación forzada con sistema de filtrado y con evacuación a través de conducto que cumpla las condiciones del artículo 12 y 	<p>Se acepta parcialmente.</p> <p>Actualmente no existe normativa estatal ni autonómica que regule la contaminación odorífera y que haya establecido unos límites de emisión o unos valores objetivo de inmisión.</p> <p>No habiéndose establecido tales límites de emisión o valores objetivo de inmisión por la normativa de rango legal, la ordenanza municipal establece medidas para evitar las molestias por olores.</p> <p>Para ello, no es suficiente con que estas molestias sean denunciadas por vecinos, sino que se requiere su constatación previa por parte de un agente de la autoridad y, solo en este caso, podrá exigirse alguna de las medidas correctoras recogidas en este artículo, requiriéndose inicialmente aquellas medidas más sencillas y únicamente, en el caso en que las molestias persistan, las medidas más complejas. La necesidad de que un inspector constate los olores queda reflejada suficientemente en la ordenanza.</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			<p>del anexo I, cuando los <u>olores sean de especial intensidad</u>". (Art. 27.2.e) ¿Qué se debe considerar como un olor de especial intensidad?</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ "Adoptar <u>cualquier otra medida que resulte necesaria y proporcionada</u>". (Art. 27.2.f) ¿Necesaria y proporcionada a juicio de quién? 	<p>Las medidas serían precisas y proporcionadas a juicio de un técnico del servicio municipal de inspección (según indica en el 27.2), quien lo reflejaría en un acta y en un informe y, en cuyo caso, se iniciaría un procedimiento administrativo con todas las garantías.</p> <p>En cuanto al buen estado de limpieza, en este caso particular al tratarse de actividades que generan olores se trataría, por ejemplo, de que las sustancias no estén diseminadas, ni fuera de sus envases, o que la falta de limpieza en sí misma produzca olores al exterior.</p> <p>No obstante, como se ha indicado anteriormente, se modifica la redacción del artículo 57.1 para dar mayor seguridad jurídica a la intervención administrativa que partirá del incumplimiento de la normativa ambiental, quedando redactado:</p> <p>Art. 57. Normas comunes a los procedimientos 1. Cuando los servicios de inspección acrediten el incumplimiento de la normativa ambiental se adoptarán las medidas procedentes para la subsanación de deficiencias en las actividades o instalaciones.</p>
		28	<p>Igualmente nos parece que el artículo 28. <i>Otras actividades o instalaciones susceptibles de generar emisiones</i>, no resulta un texto claro y de certidumbre que facilite el conocimiento y la comprensión, ni ayuda a tomar decisiones a personas y empresas:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ "Cualquier otra actividad o instalación que emita a la atmósfera gases, humos, vapores o partículas deberá contar con <u>aquellas medidas que resulten necesarias para evitar o reducir emisiones</u> a la atmósfera ..." (Art. 28.1) ¿Se trata de evitar o de reducir? Y si se trata de reducir, ¿hasta qué umbral? <p>"En el caso de que los servicios municipales de inspección constaten que se producen una emisión contaminante o molesta, determinarán las <u>medidas correctoras que resulten adecuadas y proporcionadas al objeto de evitar o minimizar</u> sus efectos adversos, incluidas la exigencia de ventilación forzada y conductos de evacuación con sus correspondientes sistemas de filtrado." (Art. 28.2) ¿Existe algún umbral de cumplimiento o va a quedar a discreción del correspondiente servicio municipal de inspección</p>	<p>Se acepta parcialmente.</p> <p>El objeto del proyecto de ordenanza es minimizar las molestias por olores, estableciendo medidas para evitar o reducir las emisiones.</p> <p>Por otro lado, no es posible recoger todas y cada una de las actividades potencialmente molestas, por lo que se incluye este artículo genérico para que sea el criterio técnico del agente de la autoridad el que determine las medidas correctoras que pudieran ser necesarias para minimizar estas molestias.</p> <p>Finalmente, como ya se ha indicado, no existen umbrales reglamentarios.</p> <p>No obstante, como se ha indicado anteriormente, se modifica la redacción del artículo 57 .1 para dar mayor seguridad jurídica a la intervención administrativa, quedando redactado:</p> <p>Art. 57. Normas comunes a los procedimientos</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
				<p>2. Cuando los servicios de inspección acrediten el incumplimiento de la normativa ambiental se adoptarán las medidas procedentes para la subsanación de deficiencias en las actividades o instalaciones.</p>
		33	<p>En el artículo 33. <i>Cocinado o preparación de alimentos en el medio ambiente exterior susceptibles de producir emisiones molestas.</i> En el apartado 3 se indica que “cuando estas actividades se realicen en edificios de viviendas en régimen de propiedad horizontal se ubicarán al menos a 5 metros del punto más próximo de cualquier hueco receptor ajeno situado al mismo nivel o superior, con el fin de evitar molestias a los vecinos”. Aunque puedan considerarse las viviendas unifamiliares como edificios de viviendas, que los son, dado que no se alude expresamente a viviendas unifamiliares, entendemos que en ellas no estarían reguladas las barbacoas. Pero cabría la posibilidad de considerarlas reguladas si se tratase de conjuntos de viviendas unifamiliares que por tener parcelas mancomunadas tuviesen un régimen de propiedad horizontal. ¿Sería así?</p>	<p>Se acepta.</p> <p>Se modifica el apartado 3 del artículo 33, para mejorar su redacción, quedando:</p> <p>Artículo 33. <i>Cocinado o preparación de alimentos en el medio ambiente exterior susceptibles de producir emisiones molestas.</i> (...)</p> <p>3. <i>Cuando estas actividades se realicen en edificios de viviendas en régimen de propiedad horizontal por pisos, se ubicarán al menos a 5 metros del punto más próximo de cualquier hueco receptor ajeno situado al mismo nivel o superior, con el fin de evitar molestias a los vecinos. En todo caso, deberá existir una distancia mínima de 3 metros entre el foco de fuego y cualquier elemento inflamable. La distancia se medirá en línea recta en ausencia de obstáculos y, en su presencia, mediante la suma de segmentos.</i></p>
		34	<p>En el artículo 34. <i>Obras de construcción, demolición, movimiento de tierras y otros trabajos al exterior.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ En el apartado 1 se indica que “se deberán adoptar las medidas que resulten adecuadas para evitar o minimizar la emisión de gases producto de la combustión, partículas, olores y otros contaminantes a la atmósfera”. ¿Se trata de evitar o minimizar? Y si se trata de minimizar, ¿hasta qué umbral? ○ En el apartado 2, se indica que “El interesado deberá presentar un plan de obras que incluya todas las medias preventivas y correctoras necesarias para minimizar la potencial afección de la actuación, junto con un programa de vigilancia ambiental para evaluar la eficacia de dichas medidas y, en su caso, determinar medidas complementarias, cuando la actuación esté sujeta a algún medio de intervención administrativa”. <p>No queda claro en el redacto de este artículo 34, quien será el responsable de las “medidas que resulten adecuadas para evitar o minimizar la emisión de gases ...” (¿el promotor?, ¿el constructor?, ¿el proyectista?, ¿el director de</p>	<p>No se acepta.</p> <p>Tal y como se recoge en el propio artículo, el plan de obras y el programa de vigilancia ambiental deberán incluirse entre la memoria/proyecto técnico que acompañe a la solicitud de licencia o Declaración Responsable en el caso de obras de construcción, demolición, movimiento de tierras y otros trabajos en el exterior. Por tanto, el responsable será el solicitante de dicha licencia quien deberá hacerlo extensible y en conocimiento de los diferentes actores del proceso constructivo.</p> <p>El contenido del documento ya se explicita en este mismo artículo.</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			<p>obra?, ¿el director de ejecución de obra?, ¿el interesado?, ...) ni en qué momento, ni quien suscribirá los documentos denominados “plan de obras” y “programa de vigilancia ambiental” que debe aportar el “interesado” cuando la actuación esté sujeta a algún medio de intervención administrativa.</p> <p>El Ayuntamiento de Madrid, en el ámbito de sus competencias en materia de protección del medio ambiente, puede considerar necesaria la incorporación de nuevos documentos técnicos en los trámites de licencia o declaración responsable, pero debería aclarar algunas cuestiones, a nuestro juicio, importantes, como son quién debe suscribirlos y cuáles serían sus contenidos. ¿No sería éste el momento de hacerlo?</p>	
		<p>Tít VI. 43, 44</p>	<p>De la lectura del Título VI. <i>Medidas de eficiencia energética y uso de energías renovables</i>, cabe deducir que en algunas partes se ha utilizado como referencia la versión del DB HE actualmente derogada y vigente hasta el 23 de septiembre de 2020, y en otras partes se ha utilizado como referencia la versión vigente de forma voluntaria desde el 28 de diciembre de 2019 y de forma obligatoria desde el 24 de septiembre de 2020. Señalamos aquellas que entendemos erróneamente referidas al DB HE 2017.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ En el artículo 43 se relacionan los “edificios de consumo de energía casi nulo” con la Directiva 2010/31/UE o norma que la transponga o sustituya. Pues bien, hay que considerar que en el DB HE 2019 se han definido los edificios de consumo de energía casi nulo como aquellos que cumplen el DB HE en lo referente a la limitación del consumo energético para edificios de nueva construcción. ○ En el artículo 44, apartado 3, se utiliza una terminología que actualmente no figura en el DB HE 2019 cuando se indica que “los nuevos edificios deben alcanzar la calificación energética B” y “los nuevos edificios propiedad municipal deben alcanzar la calificación energética A”. En cualquier caso, además sería conveniente que especificar cuál sería indicador que debería alcanzar esas calificaciones A y B ¿el indicador de consumo energético de energía primaria no renovable? ¿el indicador de emisiones de dióxido de carbono? ○ En el artículo 44, apartado 4.b, se prioriza la energía solar térmica sobre otras energías procedentes de fuentes renovables. Pues bien, en el DB HE 2019 se ha suprimido la predominancia de esta energía solar térmica sobre otras energías de fuentes renovables. 	<p>Se acepta parcialmente.</p> <p>Como no puede ser de otra forma, en el proyecto de ordenanza se hace referencia a la normativa de eficiencia energética vigente, esto es, al RD 732/2019 DB HE 2019. Se hace incluso en el título de los artículos 46 y 47. En el artículo 44 se citan los “edificios de consumo de energía casi nulo” conforme a lo establecido en la normativa de eficiencia energética, definido a nivel nacional en el CTE HE 2019: <i>edificio, nuevo o existente, que cumple con las exigencias reglamentarias establecidas en este Documento Básico “DB HE Ahorro Energía” en lo referente a la limitación de consumo energético para edificios de nueva construcción</i>.</p> <p>La terminología utilizada en el art 44.3 se corresponde con la recogida en el Real Decreto 235/2013, de 5 de abril, por el que se aprueba el procedimiento básico para la certificación de la eficiencia energética de los edificios, vigente actualmente y que, de acuerdo con la metodología de cálculo establecida en el documento reconocido, expresa la eficiencia energética de un edificio. La calificación considera ambos indicadores en cuanto al consumo de energía primaria no renovable (<26,1 kWh/m² año son A) y emisiones de CO₂ (<6,9 kg CO₂/m² año son A).</p> <p>El art 44 se refiere a reserva de superficie para aprovechamiento de energía solar, principalmente fotovoltaica, no solar térmica.</p> <p>En cualquier caso, se modifican los artículos 42, 43.2 y 44 en sus apartados 1 y 3, quedando redactados:</p> <p>Artículo 42. Ámbito de aplicación de las medidas</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
				<p><i>Las medidas de eficiencia energética y de uso de energías renovables tendrán la consideración de contenido mínimo en su aplicación a:</i></p> <p>a) <i>Los planes urbanísticos.</i></p> <p>b) Los edificios de nueva construcción y las intervenciones en edificios existentes, en los términos establecidos en el CTE (HE0, HE4 y HE5) y en la normativa de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos.</p> <p><i>Estas medidas podrán ser complementadas con otras normas más exigentes que pudieran establecerse en el planeamiento urbanístico aplicable a una determinada zona o sector.</i></p> <p>Artículo 43. Planeamiento urbanístico</p> <p>(...)</p> <p>2. Cuando los planes conlleven la construcción de aparcamientos en superficie, nuevas edificaciones o intervenciones en los edificios existentes en el ámbito de aplicación del CTE HE0, el estudio determinará las medidas necesarias para que sean “edificios de consumo de energía casi nulo” conforme a lo establecido en la normativa de eficiencia energética de los edificios en lo referente a la limitación de consumo energético. Con esta finalidad, se deberán tener en cuenta los siguientes aspectos:</p> <p>a) <i>Se planificarán las infraestructuras verdes, las superficies permeables y la red urbana, con el fin de optimizar las condiciones bioclimáticas del ámbito y contribuir a la lucha contra la contaminación por medio de soluciones basadas en la naturaleza.</i></p> <p>(...)</p> <p>Artículo 44. Nuevas edificaciones.</p> <p>1. Los edificios de nueva construcción deberán ser de “consumo de energía casi nulo”, conforme a lo establecido en la normativa de eficiencia energética, y reducir su dependencia energética.</p> <p>(...)</p> <p>3. En los proyectos de edificación se deberá incluir un estudio específico sobre ahorro y eficiencia energética, que contemple el consumo de energía primaria no renovable y las emisiones según la normativa aplicable en la</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
				<i>materia, en el que se justifique el cumplimiento de la calificación energética, que deberá ser la siguiente: (...)</i>
		Anexo I	En el Anexo I. <i>Condiciones técnicas de la desembocadura de evacuación</i> , se indica. “4. Si en los planos de cubierta existieran huecos, sería de aplicación lo establecido en la norma UNE relativa al remate de chimenea . ¿No sería conveniente indicar a qué norma UNE nos estamos refiriendo?	No se acepta. En la ordenanza no se citan las normas aplicables en cada momento, sino que las remisiones se hacen por razón de la materia que regulan, para evitar el vacío que se produce tras su modificación o derogación.
		8	La ordenanza no se adecúa al principio de seguridad jurídica por la dificultad de distinguir entre recomendaciones y obligaciones . Por ejemplo: Artículo 8. Tipos de instalaciones. Las instalaciones de combustión fijas para climatización y agua caliente sanitaria (en adelante, ACS), ya sean de carácter doméstico o presten servicio a locales de actividades, a efectos de la aplicación de la ordenanza, podrán ser: a) Instalaciones de combustión de potencia térmica nominal superiora 35 kW, cuando los servicios técnicos municipales competentes constaten molestias ”. ¿Una instalación de 35 kW o menos, que se hubiese instalado sin seguir lo estipulado por esta ordenanza, podría tener que cumplirla posteriormente	No se acepta. La calificación de determinadas actividades como molestas proviene de la normativa estatal contenida en el RAMINP. Es una realidad ineludible el que determinadas instalaciones o actividades generan tales molestias al producir una “incomodidad por los olores, humos, gases o polvos en suspensión o sustancias que se eliminen”. Es este hecho el que debe constatarse por la inspección municipal para exigir la adopción de medidas correctoras. Por otro lado, las licencias municipales son supuestos típicos de autorizaciones de funcionamiento en cuanto hacen posible el desarrollo de una actividad (como es el caso de una vivienda o comunidad de propietarios) en el tiempo, y generan una relación permanente entre el autorizado y la administración, es decir, no se agotan sus efectos con la expedición de la licencia. Por tanto, este vínculo permanente implica que la actividad licenciada ha de ajustarse, en cada momento, a las exigencias del interés público y a la normativa que es de aplicación. Las medidas serían precisas y proporcionadas a juicio de un técnico del servicio municipal de inspección (según indica en el 27.2), quien lo reflejaría en un acta y en un informe y, en cuyo caso, se iniciaría un procedimiento administrativo con todas las garantías.

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
		25	<p>“Las instalaciones de limpieza en seco que utilicen sustancias o mezclas que tengan asignadas las indicaciones de peligro H340, H350, H350i, H360D o H360P deberán sustituirlas, en la medida de lo posible, por sustancias y mezclas menos peligrosas”. (Art. 25.6) ¿Quién valora si es o no posible la sustitución?</p>	<p>No se acepta.</p> <p>La valoración será realizada por la Administración competente, de conformidad con lo dispuesto en el RD 117/2003, de 31 de enero, sobre limitación de emisiones de compuestos orgánicos volátiles debidas al uso de disolventes en determinadas actividades.</p>
		43	<p>“Con esta finalidad, se deberán tener en cuenta los siguientes aspectos: ...b) En terrenos, aparcamientos en superficie y edificios de titularidad pública que ocupen un área total superior a 1.000 m2 <u>se estudiarán las posibilidades</u> de instalar cubiertas fotovoltaicas para generación distribuida o autoconsumo compartido e infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos. ... d) Las instalaciones de distribución de energía térmica <u>utilizarán prioritariamente</u> fuentes de energía de origen renovable o energía residual procedentes de infraestructuras subterráneas como metro, depuradoras, equipamientos y otras instalaciones. En caso de tener que utilizar combustibles, se priorizarán aquellos que produzcan menos emisiones. (Art. 43.2) ¿Con qué objeto se estudiarán? ¿Prioritariamente? ¿No habría que determinar umbrales de cumplimiento?</p>	<p>No se acepta.</p> <p>No procede el establecimiento a priori de umbrales de cumplimiento. Estos se podrán determinar una vez que se lleve a cabo el estudio específico recogido en el artículo 43.1.</p>
		44	<p>Artículo 44. Nuevas edificaciones ... 2. Con el fin de aprovechar al máximo las posibilidades que la arquitectura pasiva ofrece para la reducción de la demanda energética y la optimización de la eficiencia energética, todas las nuevas edificaciones deberán diseñarse y construirse:</p> <p>a) <u>Con orientación predominante al sur</u> y distribución de huecos de fachada de tamaño adecuado a la orientación, con el fin de optimizar la radiación solar para el calentamiento pasivo y la iluminación interior, garantizando una protección solar adecuada en verano.</p> <p>b) <u>Favoreciendo</u> las ventilaciones naturales entre las fachadas de orientación opuesta en los edificios y el aprovechamiento de los vientos predominantes.</p> <p>c) <u>Priorizando</u> las medias pasivas frente a las activas para mejorar la calificación energética del edificio.</p> <p>Entendemos que le punto a) debería incorporarse al artículo 43 relativo al Planeamiento urbanístico. Creemos que en una ciudad como Madrid con un casco urbano consolidado y un parcelario mayoritariamente de tipología edificatoria en manzana cerrada, parece complicado que las nuevas</p>	<p>Se acepta parcialmente.</p> <p>Con respecto a la obligatoriedad de que los edificios nuevos sean de “consumo de energía casi nulo” y alcanzar la calificación energética establecida, esto se puede conseguir de muchas formas, desde la puesta en marcha de medidas pasivas que permitan disminuir la demanda energética, hasta el uso de sistemas más eficientes o el aprovechamiento de energías renovables.</p> <p>En relación con las orientaciones de las parcelas y el tipo de edificación, deben tenerse en cuenta en la fase de planeamiento, teniendo también en consideración los aspectos energéticos recogidos en el artículo 43. Es, por ello, fundamental que los instrumentos de planeamiento urbanístico incluyan un estudio específico en el que se analice la demanda energética del ámbito y se determinen las medidas necesarias, considerando los factores bioclimáticos relativos a soleamiento, ventilación y evapotranspiración.</p> <p>Posteriormente, en los proyectos de urbanización y edificación se tendrán en cuenta las consideraciones del artículo 44.</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			<p>edificaciones puedan tener “orientación predominante al sur”. Esta predominancia hacia el sur solo sería posible en aquellas parcelas con fachada de acceso orientada al sur en calles de orientación Este-Oeste. Para plantear de forma coherente esa predominancia en otras tipologías edificatorias como el bloque abierto o la vivienda unifamiliar, habría que considerarlo igualmente desde la fase de Planeamiento urbanístico. En cualquier caso, volvemos a tener dudas sobre la obligatoriedad de postulados que comienzan con palabras como “con orientación predominante”, “favoreciendo” o “priorizando”.</p>	<p>En cualquier caso, para una mayor claridad se añade, en el artículo 43, un nuevo punto 3. que establezca la necesidad de incluir en el planeamiento urbanístico medidas de eficiencia energética y uso de energías renovables, con la siguiente redacción:</p> <p>Artículo 43. Planeamiento urbanístico. (...) 3. Los instrumentos de planeamiento urbanístico incluirán las medidas necesarias para satisfacer las exigencias de sostenibilidad energética y calidad del aire, adaptadas a las necesidades del ámbito, conforme al estudio específico indicado en el apartado 1.</p>
		45	<p>“En los proyectos de aparcamientos públicos de nueva construcción, además de justificarse la dotación mínima obligatoria de infraestructuras de recarga, se estudiará la posibilidad de implantar infraestructuras adicionales para favorecer la movilidad eléctrica de la ciudad, en función de la ubicación de aparcamiento y de su afección a la movilidad de la ciudad”. (Art. 45.e). ¿Con qué objeto se estudiará?</p>	<p>Se acepta parcialmente.</p> <p>La obligatoriedad se refiere a la necesidad de disponer de las infraestructuras citadas. El objeto del estudio es el que se indica en el preámbulo del proyecto, proteger el medio ambiente. De esta forma, favoreciendo la movilidad eléctrica en la ciudad se reducen de las emisiones contaminantes de los vehículos de combustión.</p> <p>En cualquier caso, para una mayor claridad se modifica la redacción del apartado 2. e) del artículo 45, quedando redactado:</p> <p>Artículo 45. Dotaciones mínimas para la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos. (...) 2.e) En los aparcamientos públicos de nueva construcción, además de justificarse la dotación mínima obligatoria de infraestructura de recarga, en la fase de planeamiento urbanístico se analizará la posibilidad de exigir infraestructuras adicionales para favorecer la movilidad eléctrica, en función de la ubicación del aparcamiento y de su afección a la movilidad de la ciudad.</p>
		Gral	<p>En modo alguno cabe, a nuestro juicio, considerar que esta ordenanza se adecúa a los principios de proporcionalidad y eficiencia por las siguientes razones:</p>	<p>No se acepta.</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
		Arts 44, 46 y 47	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Se incorporan al articulado exigencias ya previstas en otras legislaciones de obligado cumplimiento y de rango superior. Con ello, la ordenanza objeto de las presentes alegaciones no solo se excede en sus cometidos, trascendiendo de la regulación imprescindible a la reiteración regulatoria, incumpliendo el principio de proporcionalidad, sino que tampoco se adecúa al principio de eficiencia, al provocar cargas administrativas innecesarias a todos los intervinientes (técnicos proyectistas, colegios profesionales, entidades colaboradoras urbanísticas, técnicos municipales, ...). Algunos ejemplos: <ul style="list-style-type: none"> ○ “Los edificios nuevos deberán ser de “consumo energético casi nulo” conforme a lo establecido en la normativa de eficiencia energética y reducir su dependencia energética”. (Art. 44.1). ○ “En los proyectos de edificación se deberá incluir un estudio específico sobre ahorro y eficiencia energética según la normativa aplicable en la materia” ... (Art. 44.3) ○ Los apartados 2, 3 y 4 del artículo 46. Contribución de energías renovables para cubrir la demanda de ACS, constituyen una copia casi literal de los apartados 1, 3 y 4 del artículo 3.1 de la sección HE 4, Contribución mínima de energía renovable para cubrir la demanda de agua caliente sanitaria, del Documento Básico del Ahorro de energía del CTE. ○ “Las anteriores exigencias deberán justificarse en el proyecto técnico conforme a lo indicado en el CTE HE4”. (Art. 46.5) ○ “Las anteriores exigencias deberán justificarse en el proyecto técnico conforme a lo indicado en el CTE HE5”. (Art. 47.7). 	<p>El proyecto de ordenanza se ajusta a los principios de proporcionalidad y eficiencia, no limitándose a recoger lo previsto en otras legislaciones y estableciendo exigencias que van más allá de la legislación estatal, por las especiales circunstancias en relación con la calidad del aire de la ciudad de Madrid.</p>
		Gral Arts 45, 46 y 47	<p>Se establece la obligación de cumplimiento de las normativas que ya son, por sí mismas, de obligado cumplimiento, algo que a nuestro juicio constituye falta de adecuación al principio de eficiencia:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ “Artículo 45. <i>Dotaciones mínimas de la infraestructura para la recarga del vehículo eléctrico.</i> 1. La infraestructura para la recarga de vehículos eléctricos cumplirá en todo caso lo establecido en la instrucción Técnica Complementaria (ITC) BT 52 “Instalaciones con fines especiales. Infraestructura para la recarga de vehículos eléctricos”, del Reglamento electrotécnico para baja tensión, aprobado por Real Decreto 842/2002, de 2 de agosto (en adelante, ITC BT 52)”. ○ “Artículo 46. <i>Contribución de energías renovables para cubrir la demanda de ACS.</i> 1.- La contribución de energía renovable para cubrir la 	<p>No se acepta.</p> <p>El proyecto de ordenanza se ajusta a los principios de proporcionalidad y eficiencia, no limitándose a recoger lo previsto en otras legislaciones y estableciendo exigencias que van más allá de la legislación estatal, por las especiales circunstancias en relación con la calidad del aire de la ciudad de Madrid.</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			<p>demanda de ACS cumplirá en todo caso lo establecido en la Sección HE-4 del documento Básico “DB HE Ahorro de energía” del CTE (en adelante, CTE HE-4), con carácter de mínimo”.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ “Artículo 47. <i>Generación de energía eléctrica renovable</i>. 1. La generación de energía eléctrica renovable cumplirá en todo caso lo establecido en la Sección HE-5 del documento Básico “HE Ahorro de Energía” del CTE (en adelante, CTE HE-5), con carácter de mínimo”. 	
		48	<p>En el artículo 48. <i>Control de las medidas de eficiencia energética en el otorgamiento de licencias</i>, se establecen medidas de control por parte de los órganos municipales o de las entidades colaboradoras urbanísticas que son incompatibles con los procedimientos de intervención administrativa vigentes en la actualidad, lo cual supone a nuestro juicio una falta de adecuación al principio de proporcionalidad:</p> <p>“1. <u>Con carácter previo a la primera ocupación de una edificación</u>, en los supuestos en los que así se establezca en la regulación de los medios de intervención administrativa, el órgano municipal competente o la entidad colaboradora urbanística, en su caso, deberá comprobar que se dispone de los siguientes documentos: a) El certificado de las instalaciones eléctricas para la generación de energía fotovoltaica y para la recarga de vehículos eléctricos. b) El certificado de instalación térmica. c) El contrato de mantenimiento de instalación térmica firmado con empresa habilitada, cuando sea preceptivo. d) El Certificado de Eficiencia Energética del edificio terminado”.</p> <p>Cabe recordar que, desde el 4 de noviembre de 2020, las primeras ocupaciones deben tramitarse por el procedimiento de declaración responsable, luego la comprobación no podrá ser previa, deberá ser Ex Post.</p> <p>“2. <u>Con carácter previo al inicio del funcionamiento de las actividades</u>, en los supuestos en los que así se establezca en la regulación de los medios de intervención administrativa, el órgano municipal competente o la entidad colaboradora urbanística, en su caso, deberá comprobar que se dispone de los siguientes documentos: a) El certificado de las instalaciones eléctricas para la generación de energía fotovoltaica y para la recarga de los vehículos eléctricos. b) El certificado de instalación térmica. c) El contrato de mantenimiento de la instalación térmica firmado con empresa habilitada, cuando sea preceptivo”.</p> <p>Cabe recordar que, desde el 4 de noviembre de 2020, los inicios de funcionamiento de las actividades deben tramitarse por el procedimiento de</p>	<p>No se acepta.</p> <p>En ambos casos, en la redacción del proyecto de Ordenanza se indica que ese control previo será procedente “<i>en los supuestos en los que así se establezca en la regulación de los medios de intervención administrativa</i>”.</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			declaración responsable, luego la comprobación no podrá ser previa, deberá ser Ex Post.	
		Preámbulo	No ha quedado suficientemente justificada la adecuación del principio de transparencia en el preámbulo de la ordenanza objeto de las presentes alegaciones.	<p>No se acepta.</p> <p>El preámbulo de la ordenanza expresa concisamente el cumplimiento de los principios legales de buena regulación y resume, sucintamente, los objetivos y contenido de la norma reglamentaria.</p> <p>El proyecto se acompaña de una Memoria de Análisis de Impacto Normativo donde se justifica y se pone de manifiesto el efectivo cumplimiento de los principios de buena regulación.</p>
		2, 43, 45 y 47	<p><u>Incorporación de la definición de “Reforma integral” en el Artículo 2</u></p> <p>En los artículos 43, 45 (2 veces) y 47 se mencionan, en referencia a edificios existentes, conceptos como “reforma integral”, “reformas integrales” o “que se reformen integralmente” que implican la obligación de implementar en estos edificios, condiciones de consumo de energía casi nulo, así como las de incorporar infraestructuras para la recarga de vehículos eléctricos y sistemas de energía eléctrica fotovoltaica para auto consumo o generación distribuida. Por lo tanto, es, a nuestro juicio, imprescindible para no propiciar inseguridad jurídica que el legislador defina lo que se debe entender por “Reforma integral” a los efectos de la presente ordenanza.</p> <p>En este sentido, conviene recordar que aunque la reforma integral se menciona tanto en el DB HE4 como en el DB HE5, no se define ¹. Por otra parte, y al respecto de las infraestructuras para la recarga de vehículos eléctricos, en el REBT ni se menciona la reforma integral.</p>	<p>Se acepta.</p> <p>Se ha modificado el artículo 2 para aclarar el ámbito de aplicación de las medidas de eficiencia energética y energías renovables, incluyendo dos nuevas definiciones y eliminando la definición de “reformas”:</p> <p>Artículo 2. Definiciones (...) s) “Intervenciones en edificios existentes”: ampliaciones, reformas y cambios de uso, en los términos establecidos en el CTE. (...) bb) “Reforma importante”: la que afecte a más del 50% de la potencia instalada en el aparcamiento, así como la instalación de nuevos circuitos o cuadros.</p> <p>Para garantizar la seguridad jurídica, se introduce en el artículo 2 la definición de “intervenciones en edificios existentes”, remitiéndose a la recogida en el CTE, que incluye las ampliaciones, reformas y cambios de uso. Esta expresión es la que se utiliza en los artículos 42, 43, 46 y 47.</p>

¹ En la Parte I del CTE existió una definición de “Rehabilitación integral” que fue suprimida tras la entrada en vigor de la Ley 8/2013, de 26 de junio, de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas, el 28 de julio de 2013.

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
				Así mismo, para enmarcar de forma más adecuada el concepto de eficiencia energética se procede a definir en el proyecto de Ordenanza el concepto de “reforma importante”, que es el que se utiliza en el artículo 45, apartado 2 b) y d).
		Preámbulo, arts 2, 16, 44, 45, 46 y 47	<p>Conveniencia de incorporar “visado en su caso” en cada mención a “proyecto” que se hace en la ordenanza.</p> <p>En diversos artículos se mencionan documentos técnicos, en su mayor parte proyectos adscritos al ámbito de aplicación de la Ley de Ordenación de la Edificación que deberían ser visados. Entre otros:</p> <ul style="list-style-type: none"> • “Dentro del ámbito de aplicación del CTE, se establecen exigencias adicionales en los proyectos de construcción, reforma o cambio de uso²...” (Preámbulo) • “Nuevas edificaciones: aquellas cuyo proyecto de construcción ... (Artículo 2) • “3. ... deberán contar con carácter previo al ejercicio de la actividad con el proyecto técnico o memoria justificativa suscritos por técnico competente...” (Artículo 16) • En los proyectos de edificación se deberá incluir un estudio específico sobre ahorro y eficiencia energética según la normativa aplicable en la materia... (Artículo 44) • “En los proyectos de aparcamientos públicos de nueva construcción, además de justificarse...” (Artículo 45) • “Las anteriores exigencias deberán justificarse en un proyecto técnico conforme a lo indicado en el CTE HE4.” (Artículo 46) • “2. Sin perjuicio de lo anterior, las edificaciones con uso distinto al residencial privado cuyos proyectos de nueva construcción, ampliación, reforma o cambio de uso...” “3. Podrá disminuirse la potencia mínima a instalar prevista en el apartado 2 en los siguientes casos: ... c) El edificio no cuente con suficiente acceso al sol por sombras externas y no se puedan aplicar soluciones alternativas. d) En la ampliación, reforma o cambios de uso de edificios, cuando existan limitaciones no subsanables derivadas de la configuración previa del edificio existentes o de la normativa urbanística aplicable. e) En edificios de nueva construcción, cuando existan limitaciones no subsanables derivada de la 	<p>No se acepta.</p> <p>La obligación del visado está incluida en otra normativa de obligado cumplimiento. No hay necesidad de reiterarlo en el proyecto de Ordenanza.</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			<p>normativa urbanística aplicable que imposibilitan la disposición de la superficie de captación necesaria. ... 4. En los edificios en los que se permita una disminución de la potencia mínima a instalar previstos en las letras c), d) y e), el proyecto incorporará... 7. Las anteriores exigencias deberán justificarse en el proyecto técnico conforme a lo indicado en el CTE H5" (Artículo 47) En todos estos proyectos adscritos al ámbito de aplicación de la LOE se debería incorporar la frase "visado en su caso" al redactado de cada artículo.</p>	
		3, 31 Y 64	<p>Se advierten las siguientes erratas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Los apartados 2 y 5 del artículo 31 son idénticos. Uno de ellos sobra. - Sobra un "+" en el 3º renglón del apartado c) del artículo 3. - En el apartado c) del punto 1 del artículo 64, se debería sustituir las unidades m₃/s por las unidades m³/s. - En el anexo I. En el gráfico superior derecho se debería corregir la errata de la posición de línea de cota >=2,5 (que suponemos que debe referirse al vértice de la cubierta) 	<p>Se acepta.</p> <p>Se suprime el apartado 5 del art. 31 y se corrigen erratas.</p>
		11, 16, 17, 27, 32, 58, 61, 65, DA2ª; DT 1ª, 2ª Y 3ª	<p>Se advierten los siguientes errores tipográficos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - El título del artículo 11, tiene parte del texto normal y parte en cursiva. Debería estar todo en cursiva. - El texto "2" del artículo 16 debería tener un tamaño menor. - Por coherencia con el resto del articulado, los títulos de los artículos 27 y 61 deberían estar en cursiva. - Por coherencia con el resto del articulado, los títulos de la disposición adicional segunda y de las disposiciones transitorias primera, segunda y tercera, deberían estar en cursiva. - Falta "." (punto final) en los títulos de los artículos 17, 32 y 65. - El apartado 6 del artículo 58, tiene un sangrado distinto al de los cinco apartados previos. 	<p>Se acepta.</p> <p>Se corrigen los errores tipográficos.</p>
		2	<p>Se propone alguna modificación a las definiciones incluidas en el art. 2. Reemplazar la definición "z) Reformas": las definidas como tales en el CTE, aprobado por el Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo." por la siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - "Intervención en los edificios existentes": Según lo establecido en el Anejo III. Terminología, de la Parte I del Código Técnico de la Edificación (CTE) aprobado por el Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, se consideran intervenciones en 	<p>Se acepta.</p> <p>Se modifica el artículo 2 y, en consecuencia, los artículos 42, 43,45, 46 y 47, como ya se ha indicado anteriormente.</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			<p>los edificios existentes, las siguientes: a) Ampliación: Aquellas en las que se incrementa la superficie o el volumen construidos. b) Reforma: Cualquier trabajo u obra en un edificio existente distinto del que se lleva a cabo para el exclusivo mantenimiento del edificio. c) Cambio de uso.</p> <p><u>Justificación:</u> En diversos artículos del Proyecto inicial se mencionan diversas intervenciones en edificios existentes: ampliaciones de edificios (2 veces en el artículo 45 y 3 veces en el artículo 47), reformas de edificios (preámbulo, artículos 2, 42 y 2 veces en el 47), y cambios de uso de edificios (artículos 42, 43 y 3 veces en el 47).</p> <p>La práctica totalidad de estas menciones se corresponden con artículos del Título VI. <i>Medidas de eficiencia energética y uso de energías renovables</i>, que remiten a las secciones HE4 y HE5 del Documento Básico de Ahorro de Energía del CTE. Por ello nos parece conveniente ajustarse a las definiciones allí establecidas. Y cuando esas menciones a ampliaciones, reformas y cambios de uso se realicen de forma conjunta, nos parece conveniente que, ajustándose a lo establecido se sustituyan por las denominaciones utilizadas en el CTE. De esta forma:</p> <ul style="list-style-type: none"> • “... nuevas edificaciones, las reformas u cambios de uso característicos de edificios ya existentes, en los términos establecidos en el CTE (HE4 y HE5) ...” (Art. 42) se sustituiría por “... nuevas edificaciones e intervenciones en edificios existentes (ampliaciones, reformas y cambios de uso), en los términos establecidos en el CTE (HE4 y HE5)” <p>Por otra parte, con esta propuesta se incorporaría al articulado la definición de “Ampliación” que no ha sido prevista por el legislador.</p>	
		9	<p>Se propone la siguiente modificación del art. 9: <i>Las instalaciones previstas en el artículo 8 deberán estar verificadas por la administración competente y cumplir con las exigencias establecidas en la normativa estatal o autonómica en lo referente a...</i> Justificación: Mayor concreción.</p>	<p>No se acepta.</p> <p>No es necesario llevar a cabo la especificación propuesta, ya que deberá cumplirse toda la normativa aplicable.</p> <p>La redacción está conforme a los criterios de calidad normativa establecidos por el Ayuntamiento.</p>
		11	<p>Se propone la siguiente modificación del art.11: <i>4. En el caso de sistemas de calentamiento de aire por llama en vena o directa, la evacuación de aire podrá estar exenta de realizarse a través de conducto de</i></p>	<p>No se acepta.</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			<p><i>evacuación, siempre que se cumplan las normas estatales y autonómicas vigentes de calidad del aire interior.</i> Justificación: Mayor concreción.</p>	<p>No es necesario llevar a cabo la especificación propuesta, ya que deberá cumplirse toda la normativa aplicable.</p> <p>La redacción está conforme a los criterios de calidad normativa establecidos por el Ayuntamiento.</p>
		12	<p>Se propone la siguiente modificación del art.12: <i>3. La desembocadura de los conductos de evacuación se orientará en el sentido que cause menor afección y su remate facilitará la dispersión de los productos evacuados y evitará posibles revocos. Además, se situará en todo caso a una altura de [x] cm o a distancia de [y] cm otros conductos que evite el revoco o aspiración hacia el interior de estos.</i> Justificación: Mayor concreción.</p>	<p>No se acepta.</p> <p>No es posible establecer una solución única dada la amplia casuística.</p>
		16	<p>Se propone la siguiente modificación del art. 16.2: <i>2. Para el cumplimiento de lo previsto en el apartado 1, se aplicarán las mejores técnicas disponibles y se emplearán los combustibles menos contaminantes, tales como.</i> Justificación: Mayor concreción, se sugiere citar ejemplos.</p>	<p>No se acepta.</p> <p>Se trata de las mejores técnicas disponibles en cada momento, que con la evolución tecnológica pueden ir variando. Lo mismo ocurriría con los combustibles menos contaminantes, tales como el hidrógeno, etc.</p>
		16	<p>Se propone la siguiente modificación del art. 16.3: <i>3. En los términos que prevea la normativa aplicable en materia de actividades e instalaciones intervención administrativa, las actividades o instalaciones incluidas en el ámbito de aplicación de la ordenanza, deberán contar con carácter previo al ejercicio de la actividad con el proyecto técnico, visado en su caso, o memoria justificativa suscritos por técnico competente o la documentación descriptiva que permitan estimar los efectos que cause la realización de esa actividad sobre el medio ambiente y que justifiquen el cumplimiento de los requisitos técnicos exigibles para evitar o reducir la contaminación y las molestias por emisiones.</i> Justificación: La necesidad o no de proyecto, visado en su caso (ver alegación 1.3), de memoria justificativa, o de documentación descriptiva, no puede depender de la normativa aplicable en materia de intervención administrativa, sino de la normativa estatal u autonómica que regula los trabajos y obras en los edificios.</p>	<p>No se acepta.</p> <p>El proyecto de ordenanza se refiere a los medios de intervención administrativa regulados por la normativa municipal, que determina los procedimientos para el ejercicio de una actividad y establece los documentos que deben presentarse, independientemente de la documentación que se requiera en cumplimiento de otra normativa estatal o autonómica.</p> <p>En lo que respecta al visado del proyecto, ya está regulado en el Código Técnico de la Edificación (CTE), por lo que no es necesario incluirlo en el proyecto de Ordenanza, debiéndose cumplir con carácter adicional lo contemplado en la normativa sectorial, entre ellos el CTE.</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			A este respecto, cabe recordar que según lo establecido en la Parte I del Código Técnico de la Edificación (CTE), cualquier trabajo u obra que se realice en un edificio existente y que trascienda del mantenimiento requiere al menos una memoria justificativa firmada por técnico competente.	
		18	Se propone la siguiente modificación del art. 18.3: <i>3. En el caso de garajes, dicha ventilación se realizará conforme a lo dispuesto en la normativa urbanística y en el CTE, con ventilación natural o forzada, según proceda. En el caso de talleres se realizará conforme a lo dispuesto en la normativa urbanística y en el RITE.</i> Justificación: Mayor concreción.	No se acepta. El RITE no fija cómo ha de ser la ventilación en el caso de los talleres, que deberá realizarse conforme a lo indicado en el proyecto de ordenanza.
		20	Se propone la siguiente modificación del art. 20.2: <i>2. Si el punto de evacuación del aire de los locales desemboca en zona pisable accesible al público, se deberán cumplir las siguientes condiciones:</i> <i>a) La evacuación se realizará a través de conducto de evacuación de flujo vertical, cuya desembocadura al exterior estará situada a una altura mínima de 2,5 metros sobre la cota de la zona pisable y alejada al menos 15 metros de hueco receptor.</i> <i>b) El conducto de evacuación se protegerá en un radio de 2,5 metros para evitar el paso de personas y deberá cumplir la normativa en materia de seguridad. ¿contra incendios? ¿estructural? ¿de utilización y accesibilidad? ¿industrial?</i> <u>Justificación:</u> Aclaración de la normativa en materia de seguridad	Se acepta. No es necesario especificar que debe cumplir la normativa aplicable. En cualquier caso, se modifica la redacción del artículo 20.2, en su apartado b), suprimiendo el inciso final, por lo que su redacción quedará: Artículo 20. Evacuación al exterior del aire de ventilación de los locales de garajes y talleres (...) <i>2. b) El conducto de evacuación se protegerá en un radio de 2,5 metros para evitar el paso de personas.</i>
		Anexo II	Se sugiere la posibilidad de incorporar aclaraciones gráficas, de forma similar a lo realizado en el Anexo I. Se propone la siguiente modificación del anexo II, apartados 2, 3, 4 y 8: <i>2. Caudal de aire comprendido entre 0,20 y 1 m³/s:</i> <i>a) 2 m si ambos, punto de expulsión y hueco receptor, se encuentra en el mismo paramento.</i> <i>b) 3, 5 m siempre que el hueco receptor se encuentre por delante enfrente del punto de expulsión y orientado hacia éste.</i> <i>c) 1,5 m en cualquier otra disposición.</i> <i>3. Caudal de aire superior a 1 m³/s e inferior o igual a 3 m³/s:</i> <i>a) 7,5 m si ambos, punto de expulsión y hueco receptor, se encuentran en el mismo paramento.</i> <i>b) 10 m siempre que el hueco receptor se encuentre por delante enfrente del punto de expulsión y orientado hacia éste.</i>	No se acepta. "Enfrente" podría interpretarse como en el mismo sentido en horizontal. Mientras que "delante" es un concepto más amplio.

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			<p>c) 5 m en cualquier otra disposición, 4. Caudal de aire superior a 3 m³/s: a) 10 m si ambos, punto de expulsión y hueco receptor, se encuentran en el mismo paramento. b) 15 m siempre que el hueco receptor se encuentre por delante enfrente del punto de expulsión y orientado hacia éste. c) 7,5 m en cualquier otra disposición. 8. En aquellos edificios en los que por la normativa urbanística no sea posible instalar unidades condensadoras de climatización en las fachadas exteriores o en la cubierta, no serán de aplicación las distancias anteriores, a huecos del propio edificio, siempre que así sea acordado por la comunidad de propietarios del edificio conforme a la normativa que regula su funcionamiento, y con el consentimiento previo de los propietarios que pudieran verse afectados por una reducción de esas distancias. Justificación: Aclaración de la normativa en materia de seguridad.</p>	
12	Juan Sebastián Sánchez	3	<p>Eliminar el art. 3.2.b) que exceptúa la contaminación térmica del ámbito de aplicación de la ordenanza puesto que con ello se deja sin efecto su aplicabilidad a las instalaciones de climatización (recogidas en el art. 3.1.c) las cuales estaban contempladas en la Ogpmau gracias al art. 32.6 y que ahora quedarían fuera del ámbito de aplicación de la ordenanza, siendo esta una modernización de la anterior.</p>	<p>No se acepta.</p> <p>Por razones de seguridad jurídica y atendiendo a los criterios de calidad normativa, debe precisarse el ámbito de aplicación de la norma.</p> <p>La contaminación térmica se define en el artículo 3 de la Ordenanza de Protección contra la Contaminación Acústica y Térmica como “<i>la transmisión de calor producida por una instalación o actividad determinada que origine, bien en los paramentos que delimitan la actividad, o bien en el local receptor, unos incrementos de temperatura superiores a los límites establecidos en esta ordenanza, que impliquen daño o molestias para personas o bienes</i>”.</p> <p>La emisión de aire caliente de las instalaciones de climatización podrá producir molestias que no lleguen a constituir supuestos de contaminación térmica, sin perjuicio de que deban evitarse. No obstante, en el artículo 13 se especificará que la emisión de aire a diferente temperatura del ambiente procedente de los equipos de climatización queda incluida dentro del ámbito de aplicación de la ordenanza.</p> <p>Se modifica el artículo 13 que queda redactado en la forma:</p> <p>Artículo 13. Tipos de instalaciones objeto de regulación.</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
				<p><i>Las instalaciones de climatización podrán ser instalaciones fijas de refrigeración y calefacción y de ventilación forzada de locales y viviendas, sin combustión, y aquellas otras asimilables, que generen evacuación y circulación de aire viciado o a diferente temperatura del ambiente de forma mecánica hacia el exterior o al interior de otros locales o viviendas.</i></p>
13	PROINTEC	3	<p>1. Dado que la ordenanza regula, entre otras cuestiones, la evacuación de aire caliente procedente de los equipos de climatización, se sugiere quede claramente especificado en la ordenanza.</p> <p>2. En la ordenanza se flexibiliza la instalación de sistemas de climatización para gran número de casos, soslayando la obligación de hacer su extracción a cubierta si el caudal evacuado es superior a 1 m³/s, como establece la actual ordenanza. Sin embargo, es posible que, en ocasiones, grandes caudales de evacuación, en determinados patios o espacios angostos, puedan suponer unas molestias que no están contempladas en la ordenanza.</p>	<p>Se acepta parcialmente.</p> <p>Se modifica el artículo 13 que queda redactado en la forma:</p> <p>Artículo 13. <i>Tipos de instalaciones objeto de regulación.</i></p> <p><i>Las instalaciones de climatización podrán ser instalaciones fijas de refrigeración y calefacción y de ventilación forzada de locales y viviendas, sin combustión, y aquellas otras asimilables, que generen evacuación y circulación de aire viciado o a diferente temperatura del ambiente de forma mecánica hacia el exterior o al interior de otros locales o viviendas.</i></p> <p>Se acepta.</p> <p>Se añade un nuevo apartado 9 de las condiciones particulares del anexo II, con la siguiente redacción:</p> <p>9.<i>En el caso de que el caudal de evacuación sea superior a 10 m³/s y si se constatase por los servicios técnicos municipales molestias, ya sea derivadas del flujo del aire, por la configuración urbanística del lugar de expulsión (tales como en los casos de patios de luces donde no esté garantizada una disipación adecuada de la columna de aire), o por otra circunstancia, se podrá exigir la evacuación a cubierta u otras medidas adecuadas para evitar o minimizar las emisiones molestas.</i></p>
14	ASETRA	18	<p><i>Artículo 18. Condiciones generales de ventilación interior</i></p> <p><i>2. La distribución de la ventilación interior de garajes y talleres de vehículos será la adecuada para que en ningún punto puedan alcanzarse concentraciones de monóxido de carbono superiores a 50 ppm. Con este fin, se instalarán dispositivos de detección y medida de monóxido de carbono,</i></p>	<p>No se acepta.</p> <p>En el artículo 21 se detalla claramente cuáles son las condiciones de ventilación para los talleres, distinguiendo entre los de reparación mecánica de motor de combustión o con realización de labores de pintado, en el apartado 2, y aquellos que se dedican exclusivamente a trabajos de</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			<p><i>salvo en aquellos locales en cuya actividad no se produzca la emisión de gases de combustión.</i></p> <p>PROPUESTA: Especificar qué requisitos debe reunir un taller para que se considere que no emite gases de combustión haciendo referencia a lo especificado el punto 4 del art. 21. En base a esto proponemos “....., <i>salvo en aquellos locales en cuya actividad no se produzca la emisión de gases de combustión. Esto es: trabajos de sustitución y reparación de cristales, piezas, repuestos y fluidos propios del vehículo, montaje de neumáticos, de equipos electrónicos, o labores similares.</i></p>	<p>sustitución y reparación de cristales, montaje de neumáticos, de equipos electrónicos, o labores similares, en el apartado 4, exigiendo para los primeros ventilación forzada con evacuación a través de conducto exclusivo y excluyendo a los segundos de este requisito, salvo si se encuentran bajo rasante.</p> <p>Por su parte, la concentración de monóxido de carbono se debe medir en todos aquellos locales en cuya actividad se produzca la emisión de gases de combustión.</p> <p>En determinados casos, no requerirá sistemas de ventilación forzada, que son los indicados en el artículo 21.</p>
		20	<p><i>Artículo 20. Evacuación al exterior del aire de ventilación de los locales de garajes y talleres</i></p> <p><i>2. Si el punto de evacuación del aire de los locales desemboca en zona pisable accesible al público, se deberán cumplir las siguientes condiciones:</i></p> <p><i>a) La evacuación se realizará a través de conducto de evacuación de flujo vertical, cuya desembocadura al exterior estará situada a una altura mínima de 2,5 metros sobre la cota de la zona pisable y alejada al menos 15 metros de hueco receptor.</i></p> <p>Este punto no queda muy claro, en lo que respecta a los 15 m. No obstante, entendemos que, vista la definición de “hueco receptor” puede llegar a ser inviable mantener esta distancia en algunas situaciones. Sería conveniente establecer una alternativa para aquellos talleres ya instalados en los que físicamente fuera inviable.</p>	<p>Se acepta parcialmente.</p> <p>En la OGPMAU solo se contempla la evacuación a través de chimenea y se exige que diste un mínimo de 15 m a cualquier edificio próximo.</p> <p>El proyecto de ordenanza exige una distancia de 15 m, pero solo si existe un hueco receptor ajeno y, además, permite que se evacue a zona pisable, siendo por tanto más permisible. Por tanto, las actividades que no cumplan deberán adaptarse, en cualquier caso.</p> <p>No obstante, dado que la ordenanza actual permite a los talleres de menos de 50 m² que no realicen prueba de motores el no disponer de ventilación forzada, se incluirá un nuevo apartado 1 en la disposición transitoria primera, con la redacción:</p> <p>Disposición transitoria primera. Conductos de evacuación y exigencia de ventilación en actividades preexistentes.</p> <p>1. Las actividades de talleres de vehículos, con título habilitante para su funcionamiento a la entrada en vigor de la ordenanza, que tengan una superficie total inferior a 50 m² (excluidos servicios higiénicos) y que no realicen operaciones que exijan el encendido y puesta en marcha del motor o reparación de carrocerías o pintura dispondrán de un plazo de tres años para adecuarse al cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 21, en relación a la exigencia de ventilación.</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
		20	<p>4. En los talleres que se dediquen exclusivamente a trabajos de sustitución y reparación de cristales, montaje de neumáticos, de equipos electrónicos, o labores similares se cumplirán las siguientes condiciones:</p> <p>a) Los locales situados sobre rasante deberán disponer de la ventilación suficiente que garantice que no pueda producirse, en ningún punto, acumulación de contaminantes por el funcionamiento de los vehículos.</p> <p>b) Los locales situados bajo rasante deberán reunir las condiciones de ventilación establecidas en el apartado 2.</p> <p>PROPUESTA: Añadir a estos las tareas de mantenimiento propias del vehículo como cambios de fluidos (aceite, líquido de frenos, anticongelantes) y piezas propias de un vehículo. Estas operaciones no generan ninguna emisión. Por lo tanto, al no afectar a la calidad del aire, entendemos que procede su inclusión en el listado. Motivo por el cual venimos a proponer el siguiente redactado: "4. En los talleres que se dediquen exclusivamente a trabajos de sustitución y reparación de cristales, piezas y repuestos y fluidos propios del vehículo, montaje de neumáticos, de equipos electrónicos, o labores similares se cumplirán las siguientes condiciones: "</p>	<p>No se acepta.</p> <p>Los talleres donde se realicen cambios de elementos mecánicos del motor tienen que realizar, en algún momento, pruebas que exigen el encendido del motor, por lo que no procede su exclusión.</p>
		DT 1ª	<p>Disposición transitoria primera. Conductos de evacuación en actividades preexistentes.</p> <p>PROPUESTA: Incluir a los talleres de reparación de vehículos en dicho régimen transitorio, especialmente teniendo en cuenta la actual situación económica que vivimos. En base a ello proponemos el siguiente redactado: "3. Los talleres de reparación de vehículos, que cuenten con título habilitante para su funcionamiento a la entrada en vigor de la ordenanza dispondrán de un plazo de tres años para adecuarse al cumplimiento de los requisitos establecidos en el Anexo I relativo a las condiciones técnicas de la desembocadura de evacuación."</p>	<p>Se acepta parcialmente.</p> <p>En la OGPAU solo se contempla la evacuación a través de chimenea y se exige que diste un mínimo de 15 m a cualquier edificio próximo.</p> <p>El proyecto de Ordenanza exige una distancia de 15 m, pero solo si existe un hueco receptor ajeno y, además, permite que se evacue a zona pisable, siendo por tanto más permisible. Por tanto, las actividades que no cumplan deberán adaptarse, en cualquier caso.</p> <p>No obstante, dado que la ordenanza actual permite a los talleres de menos de 50 m² que no realicen prueba de motores el no disponer de ventilación forzada, se incluirá un nuevo apartado 1 a la disposición transitoria primera, con la redacción:</p> <p>Disposición transitoria primera. Conductos de evacuación y exigencia de ventilación en actividades preexistentes.</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
				<p>2. Las actividades de talleres de vehículos, con título habilitante para su funcionamiento a la entrada en vigor de la ordenanza, que tengan una superficie total inferior a 50 m2 (excluidos servicios higiénicos) y que no realicen operaciones que exijan el encendido y puesta en marcha del motor o reparación de carrocerías o pintura dispondrán de un plazo de tres años para adecuarse al cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 21, en relación a la exigencia de ventilación.</p>
15	<p>ASOCIAC ESPAÑOLA DE FABRICANTES DE CAMIONES Y AUTOMÓVILE S (ANFAC)</p>	29 a 31	<p>Es necesario especificar cómo se debe realizar la comprobación de los gases de escape y la verificación de la adecuación de los sistemas anticontaminación. En la redacción no se detalla la tipología de vehículos a inspeccionar (turismos, furgonetas, camiones, motos ...), ni los gases de escape a comprobar (partículas, NOx, CO, opacidad ...), ni el tipo de comprobaciones a efectuar para la revisión de los sistemas anticontaminación.</p> <p>En el caso de que la verificación se realice a través de inspección visual, entendemos que ésta deberá ceñirse al procedimiento de inspección visual que se establece en el marco regulatorio sobre inspecciones técnicas periódicas pues cualquier otro procedimiento sería, en cualquier caso, discrecional y no acorde con la legislación actual.</p> <p>En el caso de que la verificación se realice sobre el terreno con pruebas de detección mediante equipos de medición de humos y gases es imprescindible que exista una total correspondencia entre cómo y qué se mide con estos sistemas y las mediciones que se realicen en la inspección técnica pues podría darse la circunstancia de que el vehículo, detenido e inmovilizado, superara la inspección técnica de manera favorable, entrándose en un terreno de inseguridad jurídica e incluso de competencias. Esta correspondencia, a priori, no parece evidente teniendo en cuenta la variabilidad del entorno y condiciones posibles.</p> <p>En la realización de pruebas de detección y en la metodología a aplicar deben tomarse en consideración aspectos muy relevantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Condiciones meteorológicas: temperatura, humedad, lluvia, viento, polvo ambiente. - Situación de la vía (suciedad, obras, número de carriles ...). - Altitud y pendiente. - Dinámica de la conducción (aceleraciones, deceleraciones, ralentí) 	<p>No se acepta.</p> <p>Respecto de la inspección visual, no se trata de una actividad de inspección, sino que los agentes competentes para la vigilancia del tráfico realizan una labor de control y, en el caso de que observen una evidente emisión excesiva, esto constituirá una prueba indiciaria que justificará la obligación de realizar una inspección de este defecto concreto en la ITV.</p> <p>Es en la ITV donde se realizará la inspección y, en ellas, se cumple con todos los requisitos técnicos establecidos en la normativa aplicable.</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			<ul style="list-style-type: none"> - Sistemas auxiliares en el consumo de energía y en las emisiones del vehículo de ensayo. - Calibraciones de los equipos de control metrológico. - Disposición de los aparatos de medida (en función de la tipología de los vehículos el escape se encuentra a diferentes alturas o incluso existen escapes rectos como en el caso de los camiones y autobuses). 	
		30 y 31	<p>Respecto al límite de emisiones permitidas no existe, en la actualidad, ninguna referencia, a nivel europeo, diferente a las establecidas en el marco de la homologación o el marco de inspección técnica periódica referenciado el apartado 2. Así para garantizar la viabilidad de este procedimiento debería realizarse sobre la base de una metodología científicamente probada que permita dar robustez y seguridad jurídica al sistema. De cualquiera de las maneras, en ningún caso, podrán utilizarse como referencia los umbrales establecidos en el marco de homologación y tampoco los establecidos en el marco de la inspección porque las condiciones del ensayo son totalmente diferentes, las variables medidas también y no podría existir correspondencia alguna.</p> <p>En conclusión, se considera más razonable, en una primera fase, avanzar en el marco de la inspección técnica, pues sólo en la inspección técnica se puede garantizar la aplicación de una metodología homogénea, robusta, reproducible y repetible, en un entorno controlado. Adicionalmente, las entidades que prestan servicios de ITV cuentan con una acreditación por parte de ENAC que entre otros aspectos garantiza la cualificación del personal que realiza las inspecciones de acuerdo a los requisitos del Real Decreto de por el que se regula la inspección técnica de vehículos, así como una norma UNE-EN ISO/IEC 17020 sobre "Evaluación de la Conformidad: Requisitos para el funcionamiento de diferentes tipos de organismos que realizan la inspección.</p>	<p>No se acepta.</p> <p>Los controles e inspecciones se realizarán de acuerdo con los procedimientos y requisitos técnicos establecidos por la legislación vigente para cada categoría de vehículos.</p>
16	ASOCIACIÓN VECINAL DEL PAU DEL ENSANCHE DE VALLECAS	2	<p>Incorporar en el artículo 2 de "<i>definiciones</i>" los olores dentro de la definición de "contaminación atmosférica" en el apartado h), si bien por su aparente asociación con el término "molestias graves", y considerarse "molestia" en el apartado v) una "incomodidad", entendemos que no queda suficientemente definido lo considerado una "incomodidad grave" o una "molestia grave", por lo que puede acabar siendo un brindis al sol.</p> <p>Los criterios guía de olores más utilizados en Europa, establecen como criterio de contaminación odorífera la superación de un determinado percentil 98</p>	<p>No se acepta.</p> <p>Actualmente no existe normativa estatal ni autonómica que regule la contaminación odorífera y que haya establecido unos límites de emisión o unos valores objetivo de inmisión.</p> <p>No habiéndose establecido tales límites de emisión o valores objetivo de inmisión por la normativa de rango legal, la ordenanza municipal establece medidas para evitar las molestias por olores.</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			<p>anual de los promedios horarios (máximo de 175 horas al año o 2% del tiempo).</p> <p>Proponemos, por tanto, la incorporación de la definición de “contaminación odorífera” dentro del artículo 2 como un apartado independiente, con la siguiente redacción: <i>Superación del valor de 3uoE/m³ del percentil 98 anual de los promedios horarios de 175 horas al año o 2% del tiempo, en zonas residenciales.</i></p> <p>Caso de no considerarse la incorporación de un nuevo apartado de definición específica para la contaminación odorífera, proponemos que el apartado v) tenga la siguiente redacción: <i>v) “Molestia”: incomodidad producida por los humos, gases, olores, polvos, partículas o cualquier otra sustancia. En el caso de los olores se considerará una molestia grave aquella incomodidad cuyo umbral de afectación supere, en zonas residenciales, el valor de 3uoE/m³ del percentil 98 anual de los promedios horarios de 175 horas al año o 2% del tiempo.</i></p>	<p>Para ello, no es suficiente con que estas molestias sean denunciadas por vecinos, se requiere su constatación previa por parte de un agente de la autoridad y, solo en este caso, podrá exigirse alguna de las medidas correctoras recogidas en este artículo, requiriéndose inicialmente aquellas medidas más sencillas y únicamente, en el caso en que las molestias persistan, las medidas más complejas. La necesidad de que un inspector constate los olores queda reflejado suficientemente en la ordenanza.</p>
		Adición	<p>En el anteproyecto de ordenanza presentado no se hace ninguna mención a la incineración de residuos. Proponemos la prohibición expresa de la incineración y co-incineración de residuos en el municipio, en base a los acuerdos internacionales suscritos por el Gobierno español de reducción de emisiones de metales pesados y COPs, a la ausencia de sistemas de control de la inmisión de estos contaminantes y a sus graves efectos sobre la salud pública y el medio ambiente, así como a la alarma social asociada a este tipo de proyectos.</p>	<p>No se acepta.</p> <p>No corresponde al ámbito regulatorio de esta ordenanza. En cualquier caso, la incineración no es una opción que haya que desechar medioambientalmente porque disminuye la gestión de residuos urbanos siendo, además, necesaria para la valorización energética de los residuos y la disminución del volumen de tratamiento.</p>
		39	<p>En el Título V, Mejora de la calidad del aire, Artículo 39 <i>Planes en materia de calidad del aire</i>, el artículo 39 hace referencia a los planes en materia de calidad del aire, tanto los planes de reducción de la contaminación (como el vigente Plan A) como los planes de acción a corto plazo (el protocolo de actuación ante episodios de contaminación por NO₂ de la ciudad de Madrid).</p> <p>En el apartado 1 del artículo 39 se especifica que los planes de acción a corto plazo contemplarán medidas a aplicar: “cuando exista riesgo de que el nivel de contaminantes supere uno o más de los umbrales de alerta o los valores límite, especificados en la normativa de calidad del aire”.</p> <p>Proponemos que las referencias para la elaboración de dichos planes no sean únicamente los valores límite, valores objetivo y umbrales de alerta legales marcados por la legislación europea, sino que en su caso también puedan</p>	<p>Se acepta.</p> <p>Aunque existe una regulación en el ámbito de la Unión Europea que es la que se debe seguir, se modifica la redacción del artículo 39, en su apartado 1, para recoger la posibilidad de tomar como referencia los valores guía de la OMS. La redacción quedaría:</p> <p>Artículo 39. Planes en materia de calidad del aire.</p> <p><i>1. El Ayuntamiento de Madrid, en el ámbito de sus competencias y con el fin de proteger la salud de la ciudadanía, el medio ambiente urbano y demás bienes de cualquier naturaleza, elaborará los planes de mejora</i></p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			<p>tomarse como referencia las guías de calidad del aire de la Organización Mundial de la Salud (OMS) para NO₂, SO₂, PM₁₀, PM_{2,5} y O₃ establecidas en el año 2005 o su actualización posterior.</p> <p>La justificación es clara, es conocido que los valores límite legales o valores objetivo para ciertos contaminantes, como las partículas en suspensión (PM₁₀ y PM_{2.5}) y el ozono troposférico (O₃), marcados por la legislación europea, son excesivamente laxos y alejados de los valores que la OMS recomienda no sobrepasar para una adecuada protección de la salud humana. La comunidad científica ha señalado en diversas ocasiones que se producen daños significativos para la salud pública (incluida una apreciable mortalidad prematura) con niveles de contaminación por partículas en suspensión que son inferiores a los valores límite legales, pero superiores a los recomendados por la OMS, es decir, la situación que se da en la ciudad de Madrid en relación con la contaminación por partículas. La propia Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) toma como referencia los valores recomendados por la OMS y no los valores límite legales de la UE, al elaborar las estimaciones de impacto en salud de la contaminación atmosférica, en sus informes anuales.</p> <p>Asimismo, proponemos que el vigente Protocolo de actuación para episodios de contaminación por dióxido de nitrógeno se amplíe para los episodios de contaminación por partículas PM₁₀ y PM_{2,5} y ozono, tal como ya ocurre en los protocolos de otras ciudades o comunidades autónomas como: Asturias, Barcelona, León, Murcia, Sevilla, Valencia y Valladolid.</p> <p>Por último, proponemos que se contemple el concepto de contaminación odorífera y el de “episodio de contaminación odorífera”, con el establecimiento de límites de afectación basados en número de horas/episodios mensuales, al menos en lo relativo a instalaciones de gestión de residuos, en sintonía con normas europeas y algunas ordenanzas municipales españolas, de manera que se proteja al vecindario de malas prácticas que generan malos olores y contaminación odorífera. Todo ello ya expuesto en nuestra alegación PRIMERA.</p>	<p><i>para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos que estos fijen, así como para minimizar o evitar impactos negativos de la contaminación atmosférica. Así mismo, elaborará los planes de acción a corto plazo, para establecer medidas cuando exista riesgo de que el nivel de contaminantes supere uno o más de los umbrales de alerta o los valores límite, especificados en la normativa de calidad del aire. A este respecto, además de los valores legislados, en la medida de lo posible se tendrán en cuenta las directrices establecidas por la Organización Mundial de la Salud.</i></p> <p>Se acepta parcialmente.</p> <p>Respecto a que el vigente Protocolo de actuación para episodios de contaminación por dióxido de nitrógeno se amplíe para los episodios de contaminación por partículas PM₁₀ y PM_{2,5} y ozono, el artículo 39.1 del proyecto de ordenanza ya contempla la posibilidad de elaboración de planes de acción a corto plazo (Protocolo), abarcando en su redacción a cualquier contaminante.</p>
		40	<p>En el Título V, Mejora de la calidad del aire, Artículo 40 <i>Elaboración, aprobación y eficacia de los planes y sus medidas</i>, El apartado 2 del artículo 40 establece los procedimientos a seguir en relación con la elaboración, modificación y revisión de los planes en materia de calidad del aire, haciendo mención a la participación pública y el cumplimiento de los trámites exigidos por la</p>	<p>No se acepta.</p> <p>No es necesario reiterar en la ordenanza el cumplimiento de las obligaciones legales establecidas en la normativa nacional y europea.</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			<p>normativa autonómica.</p> <p>Proponemos indicar también en este apartado que el contenido de los planes se ajustará a los requerimientos exigidos tanto por la legislación nacional como la europea en materia de calidad del aire, puesto que tanto la Ley de protección de la Atmósfera 34/2007 (artículo 16), como la Directiva 2008/50/CE (Anexo XV), establecen ciertos requisitos que deben cumplir los planes, por ejemplo: calendario de ejecución de las medidas, estimaciones acerca de la mejora de la calidad del aire prevista y del plazo necesario para la consecución de los objetivos, etc.</p> <p>En relación con los planes de acción a corto plazo, proponemos añadir una mención expresa a la necesidad de que sean evaluados anualmente y en su caso revisados, hasta conseguir el cumplimiento de los valores límites legales cuyo rebasamiento motivó la elaboración de dichos planes de acción.</p> <p>Justificación: es conocido que Madrid incumple sistemáticamente el Valor Límite Horario de NO₂ desde que éste entró en vigor (año 2010) y que dicho incumplimiento se ha producido a pesar de haber contado con protocolos de actuación ante episodios de contaminación por NO₂ (aprobados en 2015, 2016 y 2018). Por lo tanto, si bien los citados protocolos han podido contribuir a una mitigación del impacto de los episodios de contaminación, no han conseguido hasta el momento el objetivo de que la ciudad cumpla con los valores límite establecidos en la legislación europea, poniendo de manifiesto la necesidad de la adopción de medidas adicionales. El protocolo actualmente en vigor ya contempla en su punto 9 la necesidad de la evaluación anual y adecuación progresiva de sus medidas:</p> <p>9. REVISIÓN</p> <p>El presente protocolo será evaluado anualmente y, en su caso, revisado con el objeto de mejorar la eficacia del mismo de acuerdo con la experiencia obtenida.</p> <p>Por último proponemos la obligatoriedad de someter a evaluación del impacto sobre la calidad del aire local, así como su coherencia con los objetivos marcados por los Planes de Mejora de la Calidad del Aire y Planes de Acción a Corto Plazo vigentes, de cualquier nuevo proyecto de infraestructura en el espacio público que contemple una incidencia significativa sobre el</p>	<p>Se acepta.</p> <p>El protocolo actualmente en vigor ya contempla, en su apartado 9 “Revisión”, la necesidad de la evaluación anual y la adecuación progresiva de sus medidas. En cualquier caso, se modifica el apartado 4, del artículo 40, con la siguiente redacción:</p> <p>Artículo 40. Elaboración, aprobación y eficacia de los planes y sus medidas. (...)</p> <p><i>4 La declaración de episodio de contaminación se efectuará por el órgano competente en materia de medio ambiente que determine la Junta de Gobierno. El decreto por el que se declare el episodio determinará el momento de su aplicación y establecerá la progresiva activación de las medidas correspondientes a cada escenario, así como los supuestos de su modificación y desactivación en función de la evolución de la situación de contaminación y de la predicción meteorológica. Los planes de acción a corto plazo serán evaluados anualmente y, en su caso, revisados con el objeto de mejorar su eficacia en la consecución de los objetivos.</i></p> <p>No se acepta.</p> <p>La regulación de la evaluación ambiental es competencia estatal y autonómica, no municipal.</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			tráfico, como nuevos viarios o grandes aparcamientos.	
		Adición	<p>Proponemos la incorporación de un título adicional sobre Información en materia de contaminación atmosférica, que recoja los siguientes aspectos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Relación de contaminantes a medir (todos los mencionados en la normativa sobre calidad del aire, incluyendo mediciones indicativas de metales pesados y BaP). 2. Evaluación periódica del cumplimiento de los criterios de implantación de los puntos de muestreo de la red municipal. Esta evaluación debería realizarse de forma exhaustiva cada uno o dos años, y dicha evaluación debe constituir el punto de partida de cualquier decisión sobre la implantación o reubicación de las estaciones, procurando evitar siempre que sea posible la pérdida de series históricas asociada a los cambios de localización. 3. Formalización de los procedimientos de demostración de la equivalencia de los métodos de medición de contaminantes diferentes a los de referencia, específicamente aplicable a las partículas, que deberían actualizarse cada uno o dos años, obteniendo y aplicando en su caso los factores de corrección pertinentes. No obstante, sería conveniente para evitar problemas en torno a estas equivalencias que se procediera a ampliar la implantación de medidores de partículas PM₁₀ y PM_{2,5} que utilicen el método legal de referencia, sin perjuicio del mantenimiento de algunos medidores automáticos que permitan disponer de datos en tiempo real, como se actúa en las Comunidades Autónomas de Andalucía, Cataluña o Valencia. 4. Previsión un mapa estratégico de la contaminación atmosférica de Madrid, actualizado periódicamente, sobre la base de las actuales mediciones automáticas, mediciones indicativas y técnicas de modelización, al menos para los contaminantes más conflictivos (dióxido de nitrógeno, partículas y ozono), que asimismo sirva para evaluar la localización de las estaciones de control de la contaminación atmosférica. 5. Seguimiento epidemiológico de la contaminación atmosférica, especificando al menos: procedimiento de recogida de datos en centros sanitarios, y publicación de un informe anual por Madrid Salud, sin perjuicio de que se interese a otras autoridades sanitarias o departamentos 	<p>No se acepta.</p> <p>Los puntos 1, 2 y 3 ya están regulados en normativa estatal y autonómica, no siendo necesario reiterar en la ordenanza el cumplimiento de las obligaciones legales.</p> <p>Por otro lado, los requisitos en relación con la información a la población ya están incluidos en la legislación básica, no siendo objeto de este proyecto de ordenanza detallar el sistema de información de calidad del aire, que está en permanente actualización, o definir estudios específicos sobre su impacto.</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			<p>universitarios.</p> <p>6. Acceso a la información: niveles de inmisión, registros epidemiológicos, informe anual... A la presentación en internet de los datos en tiempo real e históricos, como se viene haciendo mediante la página Web municipal, se podría añadir: presentación diaria en los medios de comunicación de los niveles de contaminación; y difusión pública a través de los canales de información establecidos, en especial elaborando un protocolo de difusión en episodios de contaminación del aire urbano que incluya centros educativos, sanitarios, deportivos y de la tercera edad.</p>	
17	FEDERACIÓN REGIONAL DE ASOCIACIONES VECINALES DE MADRID (FRAVM)		<p>En aras de cumplir el artículo 14.11 de la Ley Orgánica 3/3007, de 22 de marzo, para la igualdad de hombres y mujeres, especialmente en lo relativo a su fondo y no sólo a su forma, proponemos el siguiente cambio en el texto de la ordenanza:</p> <p>PREÁMBULO I, párrafo nueve, donde dice: "... y combatir la contaminación, es decir la introducción por el hombre, directa o indirectamente..." sustituir el texto en negrita por el texto "el ser humano".</p>	<p>Se acepta.</p> <p>Se modifica el preámbulo en el sentido propuesto. No obstante, la disposición adicional segunda, "<i>Lenguaje no sexista</i>", ya señala que todas las referencias al sexo masculino se entenderán referidas a ambos géneros.</p>
		2	<p>Celebramos que en el Título preliminar, artículo 2 de <i>definiciones</i> se incorporen los olores dentro de la definición de "contaminación atmosférica" en el apartado h), si bien por su aparente asociación con el término "molestias graves", y considerarse "molestia" en el apartado v) a una "incomodidad", entendemos que no queda suficientemente definido lo considerado una "incomodidad grave" o una "molestia grave", por lo que puede acabar siendo un brindis al sol.</p> <p>Los criterios guía de olores más utilizados en Europa, establecen como criterio de contaminación odorífera la superación de un determinado percentil 98 anual de los promedios horarios (máximo de 175 horas al año o 2% del tiempo). Proponemos, por tanto, la incorporación de la definición de "contaminación odorífera" dentro del artículo 2 como un apartado independiente, con la siguiente redacción:</p> <p><i>Superación del valor de 3uoE/m³ del percentil 98 anual de los promedios horarios de 175 horas al año o 2% del tiempo, en zonas residenciales.</i></p> <p>Caso de no considerarse la incorporación de un nuevo apartado de definición específica para la contaminación odorífera, proponemos que el apartado v) tenga la siguiente redacción:</p>	<p>No se acepta.</p> <p>Actualmente no existe normativa estatal ni autonómica que regule la contaminación odorífera y que haya establecido unos límites de emisión o unos valores objetivo de inmisión.</p> <p>No habiéndose establecido tales límites de emisión o valores objetivo de inmisión por la normativa de rango legal, la ordenanza municipal establece medidas para evitar las molestias por olores.</p> <p>Para ello, no es suficiente con que estas molestias sean denunciadas por vecinos, sino que se requiere su constatación previa por parte de un agente de la autoridad y, solo en este caso, podrá exigirse alguna de las medidas correctoras recogidas en este artículo, requiriéndose inicialmente aquellas medidas más sencillas y únicamente, en el caso en que las molestias persistan, las medidas más complejas. La necesidad de que un inspector constate los olores queda reflejada suficientemente en la ordenanza.</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			<p>v) "Molestia": incomodidad producida por los humos, gases, olores, polvos, partículas o cualquier otra sustancia. En el caso de los olores se considerará una molestia grave aquella incomodidad cuyo umbral de afectación supere, en zonas residenciales, el valor de 3uoE/m³ del percentil 98 anual de los promedios horarios de 175 horas al año o 2% del tiempo.</p>	
		10	<p>En el Título II, artículo 10, <i>Uso de combustibles en instalaciones de combustión</i>, la prohibición del uso de combustibles sólidos de origen fósil (carbón) en el funcionamiento de las instalaciones térmicas de los edificios de la ciudad debería ampliarse a las de las actividades industriales y de producción de energía (como calefacciones de distrito), y extenderse a la prohibición de los fuelóleos y gasóleos en edificios e industrias, por sus elevadas emisiones de óxidos de nitrógeno y de azufre, pudiendo establecerse en este último caso un calendario de sustitución progresiva de forma que en 2030 ya no queden en el municipio de Madrid generadores de calor que utilicen combustibles sólidos ni líquidos de origen fósil.</p> <p>Debe abordarse la regulación de los biocombustibles líquidos y sólidos. Hay que notar que en las ciudades europeas donde se ha generalizado la utilización de la biomasa como combustible térmico se está produciendo una repercusión importante en los niveles de partículas en el aire ambiente, con unas emisiones de similar magnitud a las del tráfico rodado, que ha supuesto además un incremento en los niveles de contaminación por hidrocarburos aromáticos policíclicos (PAHs), entre ellos el benzo(a)pireno (BaP, sustancia de reconocido carácter carcinogénico). Por ello, aunque se les pueda otorgar preferencia por su balance neutro en la emisión de gases de efecto invernadero, debe considerarse su potencial contaminante, en especial si la materia prima de origen incorpora maderas resinosas o, peor aún, residuos de madera tratada o barnizada. Además de disponer la obligación de equipos destinados al abatimiento de partículas a la atmósfera en las instalaciones que consuman biomasa en formato pellet o astilla, debería prescribirse la utilización de calderas y combustibles de biomasa ecocertificados, que reducen las emisiones de partículas, metales y contaminantes orgánicos persistentes (COPs), evitando la quema de residuos de madera tratada.</p>	<p>No se acepta.</p> <p>1º. La prohibición en una ordenanza municipal de la utilización de los combustibles más contaminantes y menos eficientes en las calefacciones domésticas encontraría cobertura en las competencias atribuidas por el artículo 25. 2 b) y j) de LBRL, relativas a la materia de protección contra la contaminación atmosférica y de protección de la salubridad pública, y se dictaría en desarrollo de las previsiones de la normativa sectorial de calidad del aire (artículos 9 y 12.3 de la Ley 37/2007 y 25 del RD 102/2011, principalmente). También de acuerdo con los principios de autonomía local, vinculación negativa y subsidiariedad.</p> <p>2º. La regulación que se establezca debe cumplir con los principios de buena regulación y de intervención en las actividades establecidos en los artículos 129 de la LPA y 4 de la LRJ, garantizando el cumplimiento de los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad y seguridad jurídica. Por ello, las restricciones que puedan imponerse sobre uno u otro tipo de combustible deben ponderarse para valorar si existe la suficiente justificación en el cumplimiento de los señalados principios, de modo que se garantice, por un lado, la adecuación de la medida como el instrumento más adecuado para la reducción de la contaminación atmosférica de la ciudad; que sea imprescindible, no existiendo otras medidas menos restrictivas de derechos para conseguir el fin perseguido, y que se adopte de manera coherente con el resto del ordenamiento jurídico, para generar un marco normativo predecible y de certidumbre, que facilite la actuación y toma de decisiones de las personas y empresas, teniendo en cuenta el conjunto de la regulación y las medidas introducidas por las otras Administraciones Públicas.</p> <p>En el caso del uso del carbón parece que queda suficientemente justificada su prohibición.</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			<p>En el anteproyecto de ordenanza presentado no se hace ninguna mención a la incineración de residuos. Proponemos la prohibición expresa de la incineración y coincineración de residuos en el municipio, en base a los acuerdos internacionales suscritos por el Gobierno español de reducción de emisiones de metales pesados y COPs, a la ausencia de sistemas de control de la inmisión de estos contaminantes y a sus graves efectos sobre la salud pública y el medio ambiente, así como a la alarma social asociada a este tipo de proyectos. Dicha prohibición tendría el mismo fundamento competencial que la del uso de combustibles sólidos de origen fósil (carbón) que se propone.</p>	<p>Teniendo en cuenta que el número de salas de calderas de gasóleo estimado en Madrid está en torno a 4.500, la intervención de una prohibición del uso del gasóleo para calderas residenciales afectaría, por un lado, a un mayor número que para las de carbón. Por otro lado, al no haberse abordado su eliminación de un modo sistemático y coordinado desde la normativa estatal y autonómica, ni estar tampoco limitada la utilización de este combustible en los vehículos, sería poco coherente y podría derivar en una crítica por la intervención administrativa en el mercado, consistente en una insuficiente justificación del cumplimiento de los principios de proporcionalidad y seguridad jurídica anteriormente expuestos. Así mismo, el artículo 46 del proyecto excluye específicamente la biomasa como aportación de energía renovable en Madrid.</p> <p>No se acepta. No corresponde al ámbito regulatorio de esta ordenanza. En cualquier caso, la incineración no es una opción que haya que desechar medioambientalmente porque disminuye la gestión de residuos urbanos siendo, además, necesaria para la valorización energética de los residuos y la disminución del volumen de tratamiento.</p>
		22	<p>En el Título III, artículo 22. Hornos crematorios, se establecen 250 metros como distancia de separación entre estas instalaciones y viviendas o lugares de permanencia habitual de personas, lo que supone reducir en casi un 90% la distancia establecida en el RAMINP de 1961, aún vigente en la CAM. Nos parece una temeridad, a la vista de que los distintos informes epidemiológicos en relación un exceso de mortalidad por cáncer en las poblaciones cercanas a incineradoras. Así, un estudio de 2012 del Instituto Carlos III, concluía que “Se detectó un exceso de mortalidad por cáncer (modelo BYM: riesgo relativo, intervalos de credibilidad y confianza del 95%) en toda la población residente en las inmediaciones a estas instalaciones en su conjunto (1,06, 1,04–1,09) y, principalmente, en la población próxima a incineradoras” Proponemos, en atención al principio de precaución, que en el artículo 22, se cambie la distancia mínima de 250 metros de separación entre estas</p>	<p>No se acepta. En la ordenanza actual ya están recogidos los 250 m, no existiendo ningún criterio técnico que avale la ampliación hasta los 2.000 m. A este respecto debe tenerse en cuenta que, en la autorización que la Comunidad de Madrid emite sobre estas instalaciones, por estar incluidas en el RD 100/2011, de 28 de enero, por el que se actualiza el Catálogo de Actividades Potencialmente Contaminadoras de la Atmósfera, ya se tiene en consideración, a la hora de fijar los límites de emisión, su implantación geográfica y las condiciones locales del medio ambiente, además de las características técnicas de la instalación y las mejores técnicas disponibles.</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			instalaciones y viviendas o lugares de permanencia habitual de personas, a 2.000 metros.	
		Tít IV	<p>En el Título IV, en el anteproyecto de ordenanza no se mencionan las estufas exteriores (por ejemplo de las terrazas de bares y restaurantes). Cabe recordar que están expresamente prohibidas por el Reglamento de Instalaciones Térmicas en Edificios (RITE), IT 1.2.4.6.4 Climatización de espacios abiertos: “La climatización de espacios abiertos sólo podrá realizarse mediante la utilización de energías renovables o residuales. No podrá utilizarse energía convencional para la generación de calor y frío destinado a la climatización de estos espacios”.</p> <p>Proponemos la eliminación de cualquier sistema de climatización (frío/calor) en espacios abiertos, ya sean públicos o privados, que supongan un consumo de energía convencional. La utilización de estufas de gas, eléctricas, aires acondicionados, nebulizadores, etc., en terrazas, patios o espacios similares, implica el consumo de elevadas cantidades de combustibles, recursos y energía de manera enormemente ineficiente. Estamos en situación de emergencia climática y este tipo de prácticas son absolutamente insostenibles.</p>	<p>No se acepta.</p> <p>Las estufas exteriores no están expresamente prohibidas por el RITE, al no encontrarse en su ámbito de aplicación por no ser instalaciones fijas de la edificación.</p> <p>Por otro lado, no se prohíben en el proyecto de ordenanza por no ser una medida proporcionada con el fin que podría conseguirse.</p>
		23	<p>En el Título IV, artículo 23. Actividades de cocinado o elaboración de alimentos distintas a las domésticas, no se hacen distinciones entre lo que puede ser una cocina pequeña, como la de un bar normal, y una cocina industrial o de establecimientos de hostelería de grandes dimensiones.</p> <p>En las últimas semanas están siendo polémicas las conocidas como “dark kitchens” o cocinas fantasma, ligadas al fenómeno “delibery” que fue regulado recientemente en la modificación del catálogo LEPAR, con la intención de fomentar parte de la actividad de la restauración. Estas cocinas, por sus grandes dimensiones, están empezando a suponer un verdadero problema en los edificios de viviendas, que no deberían ser el lugar para el desarrollo de esta actividad económica.</p> <p>Entendemos que en un edificio de viviendas, no se deben autorizar actividades como las contempladas en este artículo si éstas ocupan toda o la mayoría de la superficie de la planta baja comercial del edificio. Por ello proponemos que el artículo 23 incorpore el siguiente párrafo:</p> <p><i>Los espacios dedicados a las actividades de cocinado o elaboración de alimentos distintas a las domésticas, en locales comerciales ubicados en edificios residenciales, no podrán superar, en ningún caso, el 40% de la</i></p>	<p>No se acepta.</p> <p>En el proyecto de ordenanza ya están reguladas las condiciones en que se realiza la evacuación de humos en el caso de cocinado de alimentos.</p> <p>Por otro lado, lo que se plantea en la alegación es objeto de regulación en la normativa en materia de tramitación urbanística.</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			<i>superficie del local.</i>	
		39	<p>En el Título V, Mejora de la calidad del aire, Artículo 39 <i>Planes en materia de calidad del aire</i>, el artículo 39 hace referencia a los planes en materia de calidad del aire, tanto los planes de reducción de la contaminación (como el vigente Plan A) como los planes de acción a corto plazo (el protocolo de actuación ante episodios de contaminación por NO₂ de la ciudad de Madrid). En el apartado 1 del artículo 39 se especifica que los planes de acción a corto plazo contemplarán medidas a aplicar: “cuando exista riesgo de que el nivel de contaminantes supere uno o más de los umbrales de alerta o los valores límite, especificados en la normativa de calidad del aire”.</p> <p>Ecologistas en Acción propone que las referencias para la elaboración de dichos planes no sean únicamente los valores límite, valores objetivo y umbrales de alerta legales marcados por la legislación europea, sino que en su caso también puedan tomarse como referencia las guías de calidad del aire de la Organización Mundial de la Salud (OMS) para NO₂, SO₂, PM₁₀, PM_{2,5} y O₃ establecidas en el año 2005 o su actualización posterior.</p> <p>La justificación es clara, es conocido que los valores límite legales o valores objetivo para ciertos contaminantes, como las partículas en suspensión (PM₁₀ y PM_{2.5}) y el ozono troposférico (O₃), marcados por la legislación europea, son excesivamente laxos y alejados de los valores que la OMS recomienda no sobrepasar para una adecuada protección de la salud humana. La comunidad científica ha señalado en diversas ocasiones que se producen daños significativos para la salud pública (incluida una apreciable mortalidad prematura) con niveles de contaminación por partículas en suspensión que son inferiores a los valores límite legales, pero superiores a los recomendados por la OMS, es decir, la situación que se da en la ciudad de Madrid en relación con la contaminación por partículas. La propia Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) toma como referencia los valores recomendados por la OMS y no los valores límite legales de la UE, al elaborar las estimaciones de impacto en salud de la contaminación atmosférica, en sus informes anuales.</p> <p>Asimismo, proponemos que el vigente Protocolo de actuación para episodios de contaminación por dióxido de nitrógeno se amplíe para los episodios de contaminación por partículas PM₁₀ y PM_{2,5} y ozono, tal como ya ocurre en los protocolos de otras ciudades o comunidades autónomas como: Asturias, Barcelona, León, Murcia, Sevilla, Valencia y Valladolid.</p>	<p>Se acepta.</p> <p>Aunque existe una regulación en el ámbito de la Unión Europea que es la que se debe seguir, se modifica la redacción del artículo 39.1 para recoger la posibilidad de tomar como referencia los valores guía de la OMS. La redacción quedaría:</p> <p>Artículo 39. Planes en materia de calidad del aire.</p> <p><i>1. El Ayuntamiento de Madrid, en el ámbito de sus competencias y con el fin de proteger la salud de la ciudadanía, el medio ambiente urbano y demás bienes de cualquier naturaleza, elaborará los planes de mejora para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos que estos fijen, así como para minimizar o evitar impactos negativos de la contaminación atmosférica. Así mismo, elaborará los planes de acción a corto plazo, para establecer medidas cuando exista riesgo de que el nivel de contaminantes supere uno o más de los umbrales de alerta o los valores límite, especificados en la normativa de calidad del aire. A este respecto, además de los valores legislados, en la medida de lo posible se tendrán en cuenta las directrices establecidas por la Organización Mundial de la Salud.</i></p> <p>Se acepta parcialmente.</p> <p>Respecto a que el vigente Protocolo de actuación para episodios de contaminación por dióxido de nitrógeno se amplíe para los episodios de contaminación por partículas PM₁₀ y PM_{2,5} y ozono, el artículo 39.1 del</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			<p>Por último, proponemos que se contemple el concepto de contaminación odorífera y el de “episodio de contaminación odorífera”, con el establecimiento de límites de afectación basados en número de horas/episodios mensuales, al menos en lo relativo a instalaciones de gestión de residuos, en sintonía con normas europeas y algunas ordenanzas municipales españolas, de manera que se proteja al vecindario de malas prácticas que generan malos olores y contaminación odorífera. Todo ello ya expuesto en nuestra alegación SEGUNDA.</p>	<p>proyecto de ordenanza ya contempla la posibilidad de elaboración de planes de acción a corto plazo (Protocolo), abarcando en su redacción a cualquier contaminante.</p>
		40	<p>En el Título V, Mejora de la calidad del aire, Artículo 40 <i>Elaboración, aprobación y eficacia de los planes y sus medidas</i>, El apartado 2 del artículo 40 establece los procedimientos a seguir en relación con la elaboración, modificación y revisión de los planes en materia de calidad del aire, haciendo mención a la participación pública y el cumplimiento de los trámites exigidos por la normativa autonómica.</p> <p>Proponemos indicar también en este apartado que el contenido de los planes se ajustará a los requerimientos exigidos tanto por la legislación nacional como la europea en materia de calidad del aire, puesto que tanto la Ley de protección de la Atmósfera 34/2007 (artículo 16), como la Directiva 2008/50/CE (Anexo XV), establecen ciertos requisitos que deben cumplir los planes, por ejemplo: calendario de ejecución de las medidas, estimaciones acerca de la mejora de la calidad del aire prevista y del plazo necesario para la consecución de los objetivos, etc.</p> <p>En relación con los planes de acción a corto plazo, proponemos añadir una mención expresa a la necesidad de que sean evaluados anualmente y en su caso revisados, hasta conseguir el cumplimiento de los valores límites legales cuyo rebasamiento motivó la elaboración de dichos planes de acción.</p> <p>Justificación: es conocido que Madrid incumple sistemáticamente el Valor Límite Horario de NO₂ desde que éste entró en vigor (año 2010) y que dicho incumplimiento se ha producido a pesar de haber contado con protocolos de actuación ante episodios de contaminación por NO₂ (aprobados en 2015, 2016 y 2018). Por lo tanto, si bien los citados protocolos han podido contribuir a una mitigación del impacto de los episodios de contaminación, no han conseguido hasta el momento el objetivo de que la ciudad cumpla con los valores límite establecidos en la legislación europea, poniendo de manifiesto</p>	<p>No se acepta.</p> <p>No es necesario reiterar en la ordenanza el cumplimiento de las obligaciones legales establecidas en la normativa nacional y europea.</p> <p>Se acepta.</p> <p>El protocolo actualmente en vigor ya contempla, en su apartado 9 “Revisión”, la necesidad de la evaluación anual y la adecuación progresiva de sus medidas. En cualquier caso, se modifica el apartado 4, del artículo 40, con la siguiente redacción:</p> <p>Artículo 40. Elaboración, aprobación y eficacia de los planes y sus medidas. (...)</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			<p>la necesidad de la adopción de medidas adicionales. El protocolo actualmente en vigor ya contempla en su punto 9 la necesidad de la evaluación anual y adecuación progresiva de sus medidas:</p> <p>9. REVISIÓN</p> <p>El presente protocolo será evaluado anualmente y, en su caso, revisado con el objeto de mejorar la eficacia del mismo de acuerdo con la experiencia obtenida.</p> <p>Por último, proponemos la obligatoriedad de someter a evaluación del impacto sobre la calidad del aire local, así como su coherencia con los objetivos marcados por los Planes de Mejora de la Calidad del Aire y Planes de Acción a Corto Plazo vigentes, de cualquier nuevo proyecto de infraestructura en el espacio público que contemple una incidencia significativa sobre el tráfico, como nuevos viarios o grandes aparcamientos.</p>	<p><i>4. La declaración de episodio de contaminación se efectuará por el órgano competente en materia de medio ambiente que determine la Junta de Gobierno. El decreto por el que se declare el episodio determinará el momento de su aplicación y establecerá la progresiva activación de las medidas correspondientes a cada escenario, así como los supuestos de su modificación y desactivación en función de la evolución de la situación de contaminación y de la predicción meteorológica. Los planes de acción a corto plazo serán evaluados anualmente y, en su caso, revisados con el objeto de mejorar su eficacia en la consecución de los objetivos.</i></p> <p>No se acepta. La regulación de la evaluación ambiental es competencia estatal y autonómica, no municipal.</p>
		Título VI Adición	<p>En el Título VI, Medidas de eficiencia energética y uso de energías renovables, proponemos añadir la obligatoriedad de sistemas térmicos centralizados en edificios residenciales con más de diez viviendas y de sistemas de distrito para las nuevas actuaciones residenciales, terciarias e industriales, condicionándose la renovación de los actuales sistemas en edificios residenciales y terciarios a la justificación de que al menos la mitad de la energía consumida en el nuevo sistema sea de origen solar y geotérmico, y en las instalaciones industriales de carácter térmico de un porcentaje mínimo del 50% de fuentes renovables.</p> <p>En relación con la eficiencia energética y empleo de energías renovables en la edificación, se propone el establecimiento de objetivos concretos, obligatoriedad, financiación y calendario para la rehabilitación energética de edificios:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Establecer y regular la obligatoriedad de revisión de la eficiencia energética de edificios (como la ITE), que clasifique su eficiencia actual por tramos y defina las actuaciones necesarias en el edificio para cumplir con la mejora de eficiencia energética establecida. - Establecer calendario para que cada grupo de edificios de un 	<p>No se acepta.</p> <p>Como se explica en la MAIN, en esta ordenanza solo se introducen determinadas medidas concretas para la mejora de la eficiencia energética de la edificación, dentro de las competencias municipales atribuidas en el RITE y con base en el principio de vinculación negativa, tal y como ha sido reconocido por la jurisprudencia del Tribunal Supremo. Deberán ser las normas de las AAPP, competentes en materia de eficiencia energética, las que establezcan una regulación más completa y ambiciosa, así como la correspondiente normativa urbanística la que desarrolle los aspectos de esta índole.</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			<p>determinado nivel de eficiencia energética (E, F o G) tenga la obligación de realizar la rehabilitación. Dicho calendario debe asegurar el cumplimiento de las directivas europeas aplicables en las fechas establecidas. Establecer que en caso de que no lo cumpla, el ayuntamiento hará la rehabilitación de oficio y pasará la factura al propietario (igual que la ITE).</p> <p>- Implementar los instrumentos financieros institucionales y/o privados necesarios para que las rehabilitaciones tiendan a ser de coste cero para los propietarios. Los ahorros económicos del menor consumo energético suelen amortizar la rehabilitación en un máximo de 10 o 15 años.</p>	
		44	<p>En el Título VI, Medidas de eficiencia energética y uso de energías renovables, artículo 44.e) Proponemos la siguiente modificación: Destinarán un mínimo de 2 espacios por vivienda para estacionar bicicletas o vehículos de movilidad urbana cero emisiones en lugar techado, cerrado y con fácil acceso desde nivel calle (como ya ocurre en la Comunidad Valenciana).</p>	<p>No se acepta.</p> <p>La ordenanza medioambiental no es la sede para incluir normativa urbanística.</p> <p>La cuantificación de la exigencia se establecerá con mayor precisión en las normas particulares de planeamiento, donde cabe la posibilidad de implantar infraestructuras adicionales para favorecer la movilidad “activa” en la ciudad, en función del uso (centros de trabajo, servicios publico etc.), la ubicación y de su afección a la movilidad de la ciudad.</p>
		Adición de Título	<p>Proponemos la incorporación de un título adicional sobre Información en materia de contaminación atmosférica, que recoja los siguientes aspectos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Relación de contaminantes a medir (todos los mencionados en la normativa sobre calidad del aire, incluyendo mediciones indicativas de metales pesados y BaP). 2. Evaluación periódica del cumplimiento de los criterios de implantación de los puntos de muestreo de la red municipal. Esta evaluación debería realizarse de forma exhaustiva cada uno o dos años, y dicha evaluación debe constituir el punto de partida de cualquier decisión sobre la implantación o reubicación de las estaciones, procurando evitar siempre que sea posible la pérdida de series históricas asociada a los cambios de localización. 3. Formalización de los procedimientos de demostración de la equivalencia de los métodos de medición de contaminantes diferentes a los de referencia, específicamente aplicable a las partículas, que deberían actualizarse cada uno o dos años, obteniendo y aplicando en su caso los factores de corrección pertinentes. No obstante, sería conveniente para 	<p>No se acepta.</p> <p>Los puntos 1, 2 y 3 ya están regulados en normativa estatal y autonómica, no siendo necesario reiterar en la ordenanza el cumplimiento de las obligaciones legales.</p> <p>Por otro lado, los requisitos en relación con la información a la población ya están incluidos en la legislación básica, no siendo objeto de este proyecto de ordenanza detallar el sistema de información de calidad del aire, que está en permanente actualización, o definir estudios específicos sobre su impacto.</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			<p>evitar problemas en torno a estas equivalencias que se procediera a ampliar la implantación de medidores de partículas PM10 y PM2,5 que utilicen el método legal de referencia, sin perjuicio del mantenimiento de algunos medidores automáticos que permitan disponer de datos en tiempo real, como se actúa en las Comunidades Autónomas de Andalucía, Cataluña o Valencia.</p> <p>4. Previsión un mapa estratégico de la contaminación atmosférica de Madrid, actualizado periódicamente, sobre la base de las actuales mediciones automáticas, mediciones indicativas y técnicas de modelización, al menos para los contaminantes más conflictivos (dióxido de nitrógeno, partículas y ozono), que asimismo sirva para evaluar la localización de las estaciones de control de la contaminación atmosférica.</p> <p>5. Seguimiento epidemiológico de la contaminación atmosférica, especificando al menos: procedimiento de recogida de datos en centros sanitarios, y publicación de un informe anual por Madrid Salud, sin perjuicio de que se interese a otras autoridades sanitarias o departamentos universitarios.</p> <p>6. Acceso a la información: niveles de inmisión, registros epidemiológicos, informe anual... A la presentación en internet de los datos en tiempo real e históricos, como se viene haciendo mediante la página Web municipal, se podría añadir: presentación diaria en los medios de comunicación de los niveles de contaminación; y difusión pública a través de los canales de información establecidos, en especial elaborando un protocolo de difusión en episodios de contaminación del aire urbano que incluya centros educativos, sanitarios, deportivos y de la tercera edad.</p>	
18	ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DE HOSTELERÍA DE LA COMUNIDAD DE MADRID "LA VIÑA"	6	<p>Se propone la siguiente modificación al art. 6.2:</p> <p><i>2. La adecuación de estas soluciones se justificará mediante un documento firmado por un técnico competente, bajo la responsabilidad del titular de la actividad o instalación y, previamente a su implantación, deberán ser informadas por los servicios técnicos municipales con competencia en materia de medio ambiente.</i></p> <p>RAZONAMIENTO: El informe de los servicios técnicos deberá ser emitido, pero no se debe condicionar su aprobación a que su informe sea favorable, ya que en ese caso la resolución final de la propuesta de alternativas se estará condicionando al criterio del técnico municipal que decidirá sobre las mismas, y no podrán adoptarse soluciones alternativas a las actividades en materia de</p>	<p>No se acepta.</p> <p>En la normativa actual no existe la posibilidad de proponer soluciones alternativas, lo que sí se permite en el proyecto de ordenanza, pero estas soluciones que se puedan proponer requieren, necesariamente, ser informadas favorablemente por los servicios técnicos, ya que no todas las soluciones alternativas serán válidas. Por ello el informe, además de preceptivo, ha de ser favorable, para permitir realizar la labor de control ambiental oportuno.</p>

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
			calidad del aire, ya que los funcionarios técnicos municipales normalmente se oponen a cualquier solución propuesta por las empresas.	
		23	Se propone la siguiente modificación al art. 23.1 c): <i>c) En caso de ser necesario, se deberá disponer de un sistema eficaz de captación, extracción forzada y filtrado de humos y olores condispositivos de recogida de grasas, que cubra toda la zona de generación de emisiones, que deberá mantenerse en funcionamiento durante el cocinado.</i> RAZONAMIENTO: Para las salidas de humos de cocina, la exigencia del filtrado de humos no debería ser obligatorio ya que no siempre es necesario.	No se acepta. La experiencia demuestra que estos filtros son necesarios para minimizar las molestias por olores. La regulación actual ya contempla esta necesidad y no es conveniente, desde un punto de vista ambiental, reducir en este aspecto las exigencias de la normativa.
		24	Se propone la siguiente modificación al art. 24.1 b): b) Que la suma de la potencia útil nominal conjunta de todos estos aparatos sea igual o inferior a 10 kW . RAZONAMIENTO: La obligación de exigir salida de humos a cubierta a las instalaciones que mantengan equipos con una potencia igual o superior a 4 KW supone limitar la capacidad de disponer de freidoras o de hornos por condensación de miles de actividades en la ciudad de Madrid, que no podrán continuar elaborando alimentos a través de los aparatos con los que lo vienen realizando por no poder disponer de salida a cubierta de humos, para lo que es necesario el permiso de la comunidad de propietarios donde se ubiquen los locales. Por ello, esta medida viene a castigar más a las actividades empresariales existentes en una época de gran dificultad como la que estamos pasando resulta injustificable para este Ayuntamiento.	No se acepta. La experiencia de los servicios municipales de inspección pone de manifiesto que con el límite actual de 10 kW se constata la existencia de molestias, por esta razón se plantea disminuir la potencia hasta 4 kW. Además, con el avance tecnológico y la mejora de la eficiencia en los equipos de calentamiento y cocinado de alimentos, los 4 kW actuales equivalen a valores anteriores de 10 kW o incluso valores superiores. Por otro lado, las actividades de cocinado que cuenten con título habilitante previo a la entrada en vigor de la ordenanza, mantendrán su régimen de excepciones a la instalación de conductos de evacuación a cubierta preexistente, salvo cuando se modifiquen las instalaciones de cocinado o se compruebe, por los servicios técnicos municipales, que se producen molestias por emisión de humos u olores, en cuyo caso se aplicará lo establecido en el artículo 24. En relación con los olores, actualmente no hay normativa que fije límites de emisión o valores objetivos, por lo que la única forma de intervención es la constatación de molestias por parte de un agente de la autoridad. En estos casos, se requerirá al titular la adopción de alguna de las medidas recogidas en el artículo 24 comenzando por las más sencillas y, únicamente en el caso de que las molestias persistan, se requerirán las más complejas.
19		6	El problema es que al tener que ser informadas favorablemente por los técnicos, es prácticamente inviable que esas "soluciones alternativas o prestacionales" se aprueben.	No se acepta.

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
	PLATAFORMA POR EL OCIO, LA CULTURA Y LA HOSTELERÍA DE LA CAM		<p>Por tanto, la propuesta es que en lugar de “deberán ser informadas” ponga “deberán ser comunicadas”</p>	<p>En la normativa actual no existe la posibilidad de proponer soluciones alternativas, lo que sí se permite en el proyecto de ordenanza, pero estas soluciones que se puedan proponer requieren, necesariamente, ser informadas favorablemente por los servicios técnicos, ya que no todas las soluciones alternativas serán válidas. Por ello el informe, además de preceptivo, ha de ser favorable, para permitir realizar la labor de control ambiental oportuno.</p>
23 y 24		<p>En cuanto a las salidas de humos de cocinas el tema del filtrado de humos no debería ser obligatorio, ya que no siempre es necesario.</p> <p>En cuanto a la potencia nominal de los aparatos para que sea obligatoria la instalación de salida de humos, actualmente es de 10kw , en la nueva normativa se pretende reducir la misma a 4kw, siendo esta medida restrictiva de imposible cumplimiento para locales sin salida de humos, toda vez que cualquier unidad de cocina ya tiene más de 4kw.</p> <p>La lógica sería mantener los 10kw, y no tener en cuenta para ello los hornos por condensación, ni las freidoras estancas, puesto que ambos elementos no producen humos que puedan afectar a la calidad del aire, ni tienen riesgo en la seguridad de los establecimientos.</p>	<p>No se acepta.</p> <p>Respecto al filtrado, la experiencia demuestra que estos filtros son necesarios para minimizar las molestias por olores.</p> <p>La regulación actual ya contempla esta necesidad y no es conveniente, desde un punto de vista ambiental, reducir en este aspecto las exigencias de la normativa.</p> <p>En lo que respecta a la potencia, la experiencia de los servicios municipales de inspección pone de manifiesto que con el límite actual de 10 kW se constata la existencia de molestias, por esta razón se plantea disminuir la potencia hasta 4 kW.</p> <p>Además, con el avance tecnológico y la mejora de la eficiencia en los equipos de calentamiento y cocinado de alimentos, los 4 kW actuales equivalen a valores anteriores de 10 kW o incluso valores superiores.</p> <p>Por otro lado, las actividades de cocinado que cuenten con título habilitante previo a la entrada en vigor de la ordenanza, mantendrán su régimen de excepciones a la instalación de conductos de evacuación a cubierta preexistente, salvo cuando se modifiquen las instalaciones de cocinado o se compruebe, por los servicios técnicos municipales, que se producen molestias por emisión de humos u olores, en cuyo caso se aplicará lo establecido en el artículo 24.</p> <p>En relación con los olores, actualmente no hay normativa que fije límites de emisión o valores objetivos, por lo que la única forma de intervención es la constatación de molestias por parte de un agente de la autoridad. En estos casos, se requerirá al titular la adopción de alguna de las medidas recogidas en el artículo 24 comenzando por las más sencillas y, únicamente en el caso de que las molestias persistan, se requerirán las más complejas.</p>	

Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
		DT 1ª	<p>En este artículo se exige adaptar el local siempre que haya una denuncia o cuando se modifique cualquier instalación de cocinado. En este punto, entendemos que, en primer lugar, debería existir un plazo para la adaptación suficiente (6 meses) y, además, que solo sea en modificaciones sustanciales, toda vez que las pequeñas modificaciones no afectarían a las emisiones.</p> <p>Por otro lado, se debe de tener en cuenta que, aunque exista denuncia, no se puede aplicar siempre la obligación de adaptación, toda vez que los elementos se encuentran licenciados. Por ello, además de que exista denuncia, se debe de hacer constar que existe superación en las emisiones, no solo en los kW utilizados</p>	<p>Se acepta parcialmente.</p> <p>Tal y como se recoge en el proyecto de ordenanza, la adaptación del local no se requiere cuando la modificación de la cocina no es sustancial. Es necesaria únicamente cuando se sustituyan las instalaciones de cocina o se compruebe, por los servicios técnicos municipales, que se producen molestias por emisión de humos u olores.</p> <p>Una vez constatadas las molestias por olores, la inspección municipal requerirá la adopción de las medidas necesarias, de acuerdo con la ordenanza, con independencia de la potencia instalada, concediéndole para ello el plazo necesario.</p> <p>Por otro lado, las licencias municipales son supuestos típicos de autorizaciones de funcionamiento, en cuanto hacen posible el desarrollo de una actividad en el tiempo, y generan una relación permanente entre el autorizado y la administración, es decir, no se agotan sus efectos con la expedición de la licencia. Por tanto, este vínculo permanente implica que la actividad licenciada ha de ajustarse, en cada momento, a las exigencias del interés público y a la normativa que es de aplicación.</p>
20	ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS DEL SECTOR DE DOS RUEDAS	45	<p>Se establecen las condiciones para las plazas destinadas a vehículos eléctricos sin establecer diferencias entre tipos de vehículos. Considerando que los vehículos ligeros tienen unos requisitos que normalmente no son tenidos en cuenta, se propone que se incluya en el texto:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plazas específicas para los vehículos eléctricos de la categoría en proporción adecuada a su menor requisito espacial (por ejemplo, una plaza de coches puede equivaler a 5 de motos). • Que los sistemas de recarga sean interoperables. 	<p>Se acepta parcialmente.</p> <p>Efectivamente, en el proyecto de ordenanza no se distingue entre tipos de vehículos eléctricos, y todas las plazas de aparcamiento deberán tener esta infraestructura mínima, también las plazas de motos.</p> <p>De esta forma, las necesidades particulares para un emplazamiento concreto se deben determinar en las normas particulares del planeamiento urbanístico.</p> <p>No obstante, se modifica el artículo 45, en su apartado 2. e) para aclarar la redacción, quedando en la forma:</p> <p>Artículo 45. Dotaciones mínimas para la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos. (...) 2.e) En los aparcamientos públicos de nueva construcción, además de justificarse la dotación mínima obligatoria de infraestructura de recarga, en</p>



Nº	Proponente	Art.	Resumen de alegaciones	Respuesta a alegaciones
				<i>la fase de planeamiento urbanístico se analizará la posibilidad de exigir infraestructuras adicionales para favorecer la movilidad eléctrica, en función de la ubicación del aparcamiento y de su afección a la movilidad de la ciudad.</i>
21	Real Archicofradía Sacramental de San Pedro, San Andrés y San Isidro de Madrid	22	Eximir la distancia en zonas verdes poco transitadas teniendo en cuenta que no son zonas residenciales ni lugar de permanencia habitual de personas, como industrias, oficinas, centros educativos o asistenciales, centros comerciales ni instalaciones de uso deportivo.	No se acepta. No existe la catalogación de zona verde poco transitada. El hecho de que una zona verde esté poco transitada puede ser coyuntural, no hay unos parámetros objetivos que determinen el nivel de tránsito para calificarla como tal.