

**1 IDENTIFICACIÓN PERSONAL**

Concejal/a: Ignacio Ansaldo Adriaensens

Grupo Político: Grupo Municipal Vox

**2 ÓRGANO Y SESIÓN EN EL QUE SE PREVÉ QUE SE VA A SUSTANCIAR LA INICIATIVA**

Órgano: Comisión CPO de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad

**3 PROYECTO DE NORMA, PROPUESTA, PROPOSICION O MOCIÓN QUE SE PROPONE ENMENDAR**

PROYECTO DE MODIFICACIÓN DE LA ORDENANZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

**4 DATOS DE LA ENMIENDA**

Tipo:  De adición  De modificación  De supresión  Transaccional  A la totalidad

Otras (arts 85.4 R.O.P., según justificación)

En el supuesto de que se presenten varias enmiendas referidas a un mismo asunto, indicar número de enmienda 1/1

**5 TEXTO QUE, EN SU CASO, SE PROPONE (CON IDENTIFICACIÓN DEL PRECEPTO AL QUE AFECTA)**

ENMIENDA A LA TOTALIDAD CON PROPUESTA DE DEVOLUCIÓN A LA JUNTA DE GOBIERNO

**6 JUSTIFICACIÓN DE LA ENMIENDA PROPUESTA**

El Grupo Municipal VOX del Ayuntamiento de Madrid al amparo de lo dispuesto en el Reglamento Orgánico del Pleno, formula la siguiente ENMIENDA A LA TOTALIDAD al Proyecto de Modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible con propuesta de devolución a la Junta de Gobierno.

**JUSTIFICACIÓN DE LA ENMIENDA PROPUESTA**

El Grupo Municipal VOX en el Ayuntamiento de Madrid comparte la preocupación del equipo de gobierno por la mejora de la calidad del aire y la protección del medio ambiente como pilares de la salud pública. Sin embargo, consideramos que cualquier normativa en materia de tráfico debe ser socialmente justa y económicamente viable. La libertad de movimiento garantizada por el artículo 19 de la Constitución Española es además vehículo imprescindible para el ejercicio de otros derechos y libertades constitucionales y el acceso a servicios básicos como la salud, la educación y el empleo.

Al plantear restricciones indiscriminadas basadas exclusivamente en el sistema de distintivos de la DGT, la norma castiga desproporcionadamente a las rentas más bajas, a las familias con necesidades de movilidad obligada y a los colectivos vulnerables: trabajadores, estudiantes, jubilados, autónomos, familias numerosas y personas con movilidad reducida, que no disponen de la capacidad económica para afrontar una renovación forzosa de sus vehículos.

Asimismo, la actual propuesta es discriminatoria e incongruente, al impedir la circulación de vehículos que cumplen estrictamente con la legalidad vigente (ITV, seguro e IVTM), vulnerando la libertad de circulación.

La presente enmienda a la totalidad se fundamenta en la temeridad jurídica que supone el actual proyecto nor

al incidir en los mismos vicios de legalidad que motivaron la anulación de las restricciones de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid (Sentencias 405/2024 y 410/2024).

Este proyecto de ordenanza nace viciado de nulidad radical. Aprobar un texto que ignora los fundamentos jurídicos del TSJM no solo es un acto de irresponsabilidad política, sino que aboca a la ciudad de Madrid a un nuevo escenario de litigiosidad y parálisis normativa, con el consiguiente perjuicio para los ciudadanos y la propia credibilidad de la institución, y todo ello provocando la consecuente inseguridad jurídica.

### I. FRAUDE DE LEY Y DESVIACIÓN DE PODER

La presente modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no responde a una mejora técnica, sino a un ejercicio de fraude de ley regulado en el art. 6.4 Código Civil y desviación de poder (art. 70.2 Ley de la Jurisdicción Contenciosa Administrativa) tras la anulación por parte del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de la "vigente" Ordenanza de Movilidad. La administración tiene la obligación de no reproducir normas anuladas sin corregir los vicios detectados.

Nos encontraríamos ante una vulneración de cosa juzgada; En lugar de ejecutar los fallos judiciales, este Proyecto Normativo es una reacción para blindar el modelo Madrid 360 frente a la justicia y no acatar los fallos judiciales. El Ayuntamiento puede legislar de nuevo, pero debe hacerlo respetando escrupulosamente las razones de la anulación anterior.

Asimismo, se nos avoca a una litigiosidad provocada, obligando a entidades y particulares a una carga procesal infinita, obligándoles a impugnar versiones casi idénticas de una norma que ya fue censurada por los tribunales.

El Ayuntamiento no puede utilizar su potestad reglamentaria para blindarse contra sentencias adversas, sino que lo que debería hacer es modificar la Ordenanza por un modelo que socialmente sea más justo en consonancia con lo resuelto por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid.

Esta reiteración normativa tras sentencias judiciales contrarias a lo que nos lleva es a una erosión de la confianza ciudadana en las instituciones municipales, que lo ven como una estrategia para evitar el cumplimiento de decisiones judiciales desfavorables.

### II. INEXISTENCIA DE PRESUPUESTO DE NECESIDAD POR CONSOLIDACIÓN DE OBJETIVOS AMBIENTALES.

La memoria del proyecto se redacta bajo una premisa de "emergencia" que los datos oficiales desmienten. Madrid cerró el ejercicio 2024 con la mejor calidad del aire de su serie histórica, cumpliendo tanto 2022, 2023 y 2024 consecutivamente con la Directiva 2008/50/CE. Si el fin último de la norma es el cumplimiento de los valores límite de NO<sub>2</sub>, y estos ya se han alcanzado y consolidado de forma estructural, la imposición de restricciones adicionales carece de justificación técnica y jurídica.

Ante un escenario de éxito ambiental, mantener una ordenanza altamente restrictiva que prohíbe de forma indiscriminada la circulación de vehículos con ITV y seguro en vigor es manifiestamente desproporcionado.

La ordenanza ignora la "transición natural" tecnológica y opta por una "transición forzosa" que recae especialmente sobre las rentas más bajas y el tejido comercial. No es eficiente, ni justo, exigir desembolsos económicos a los ciudadanos cuando los objetivos de salud pública ya están consolidados.

### III. CARÁCTER REGRESIVO Y DISCRIMINATORIO:

La ampliación de las ZBE así como del SER/AER al exterior de la M-30 supone una agresión directa a las rent

bajas y medias. Estaríamos ante una discriminación por renta, atentando contra el artículo 14 de la Constitución Española, tratándose de una discriminación indirecta donde el derecho a la movilidad de los ciudadanos quedaría supeditado a su capacidad económica para poder adquirir un vehículo nuevo así como a poder estacionarlo en las vías públicas.

El artículo 31.1 de la Constitución Española establece que todos contribuirán al sostenimiento de los gastos públicos de acuerdo con su capacidad económica mediante un sistema tributario justo inspirado en los principios de igualdad y progresividad que, en ningún caso, tendrá alcance confiscatorio.

La extensión del SER generalizada a casi todos los barrios de Madrid convierte la movilidad en un peaje de 24 horas, no tratándose de una medida de carácter ambiental sino meramente recaudatoria que ignora que el vehículo no es un lujo sino una necesidad laboral, social, familiar y de transporte. Esta expansión del SER lo que conlleva finalmente son limitaciones al derecho a desplazarse para: atender enfermos, visitar familiares, acudir al trabajo, realizar gestiones administrativas.... y todo ello no por elección libre, sino por imposición normativa que restringe la posibilidad material de aparcar allí donde la persona lo necesita.

Así mismo vulnera el artículo 19 de la Constitución, que nos señala que los españoles tienen derecho a elegir libremente su residencia y a circular por todo el territorio nacional, ya que para poder desempeñarlo plenamente tienen que hacer el consiguiente desembolso económico, reforzado por el art.139.2 de la constitución que señala que ninguna autoridad podrá adoptar medidas que directa o indirectamente obstaculicen la libertad de circulación y establecimiento de las personas y la libre circulación de bienes en todo el territorio español.

Las sentencias del TSJM 410/2024 y 405/2024 indican que de la propia Ley 7/2021 de cambio climático se deriva un "principio de transición justa" que impide, por desproporcionadas y afectación en la competencia, la adopción de medidas prohibitivas que no tengan en cuenta la menor capacidad económica de los sectores poblaciones y profesionales afectados que no disponen del dinero suficiente para poder adquirir otro vehículo.

#### IV. INSUFICIENTE MOTIVACIÓN Y OMISIÓN DE ALTERNATIVAS MENOS LESIVAS

El Ayuntamiento justifica la reforma basándose en generalidades y directrices europeas, especialmente en lo que respecta a la Directiva 2024/2881 sobre la calidad del aire y una atmosfera más limpia en Europa, (directiva aún no traspuesta), incumpliendo el deber de motivación reforzada.

Esta Ordenanza impone las medidas más restrictivas posibles de todas las grandes ciudades europeas, sin analizar otras alternativas consideradas menos lesivas para el ciudadano. Es por ello que nosotros exigimos que el análisis de impacto social justifique por qué la única solución posible es la prohibición total y la penalización económica frente a otras alternativas menos lesivas.

La administración no ha cumplido con la motivación y con el mandato exigido por el Tribunal Supremo para los actos que limitan derechos fundamentales. No justifican por qué se eligen las medidas más restrictivas sin analizar el efecto que estas tienen en los trabajadores y sectores más desfavorecidos.

#### EN CONCLUSIÓN:

La actual propuesta no ofrece una motivación sustantiva propia, presentándose como un mero "parche" normativo diseñado para eludir el cumplimiento de la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid .

No se ha motivado en ningún caso la necesidad de intensificar las restricciones cuando los datos actuales ya reflejan el cumplimiento de los estándares de calidad del aire.

La ordenanza omite un desglose pormenorizado del impacto de los factores externos en la mejora del aire. Factores como el teletrabajo surgido como consecuencia de los nuevos hábitos de trabajo post-COVID, la renovación tecnológica de la flota privada, el aumento de vehículos eléctricos y la transformación de la EMT han contribuido de forma decisiva, por lo que las restricciones de tráfico no pueden arrogarse en exclusiva el éxito de la reducción de emisiones.

Así mismo se observa que la modificación normativa busca consolidar el modelo actual sin explorar alternativas menos lesivas para la movilidad ciudadana. Se desaprovecha la oportunidad de integrar soluciones innovadoras, limitándose a una gestión basada exclusivamente en la prohibición.

Y finalmente el aumento progresivo de las sanciones y su severidad no cumplen con el principio de proporcionalidad. El enfoque parece ser meramente recaudatorio, dado que la intensidad de las multas crece anualmente sin que se demuestre una correlación directa con una mejora incremental de la salud pública o el medio ambiente.

Por todo lo expuesto, se justifica plenamente la enmienda a la totalidad del proyecto de ordenanza. No solo por razones jurídicas —fraude de ley y desviación de poder— sino también por su deficiente motivación, su impacto económico negativo, inexistencia de necesidad y su sesgo social regresivo, y solicitamos que se eliminen todas las restricciones y prohibiciones discriminatorias para adecuar la modificación de la OMS a lo dispuesto por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid en las sentencias recaídas sobre la Ordenanza 10/2021 con propuesta de devolución a la Junta de Gobierno.

## 7 DOCUMENTACIÓN QUE SE ADJUNTA

## 8 FIRMANTE

En Madrid, a 05 de Marzo de 2026

Firmado y Recibido por

Iniciativa presentada por el/la Portavoz de Comisión Ignacio Ansaldo Adriaensens con número de identificación 