

**1 IDENTIFICACIÓN PERSONAL**Concejal/a: Ignacio Ansaldo AdriaensensGrupo Político: Grupo Municipal Vox**2 ÓRGANO Y SESIÓN EN EL QUE SE PREVÉ QUE SE VA A SUSTANCIAR LA INICIATIVA**Órgano: Pleno Fecha sesión: 30/10/2023Tipo de Sesión: Ordinaria**3 TIPO DE INICIATIVA**

- |   |  |  |   |
|---|--|--|---|
| <input type="checkbox"/> Comparecencia  | <input type="checkbox"/> Declaración Institucional | <input type="checkbox"/> Interpelación | <input type="checkbox"/> Moción de urgencia |
| <input type="checkbox"/> Pregunta       | <input checked="" type="checkbox"/> Proposición    | <input type="checkbox"/> Ruego         | <input type="checkbox"/> Otros              |
| <input type="radio"/> Apartado PRIMERO* | <input type="radio"/> Apartado SEGUNDO*            | <input type="radio"/> Apartado CUARTO* |   |

**4 CONTENIDO DE LA INICIATIVA****EXPOSICION DE MOTIVOS:**

La crisis económica en la que nos encontramos inmersos, que se empezó manifestando en su origen en el año 2021 por un problema de suministros con crecimiento incontrolado en la energía eléctrica y del gas y disparando la inflación, se ha unido a un encarecimiento del petróleo y consecuentemente del transporte y de otras materias primas, en especial alimentarias. Es decir, nos encontramos en una situación en la que a una grave y profunda crisis de materias primas se une una crisis de naturaleza financiera que se trata de combatir con medidas antiexpansivas con un fuerte incremento del precio del dinero, que tiene como consecuencia el exponencial encarecimiento de los préstamos y dificulta su acceso a las empresas y ciudadano.

Ante este grave escenario económico, el día 25 de septiembre, los 27 Estados miembros de la Unión Europea han pactado una moratoria a los efectos de posponer 2 años, de 2025 a 2027, la entrada en vigor de la normativa euro 7, para vehículos ligeros nuevos y de 2027 a 2029 para camiones y autobuses, a la espera del posicionamiento del Parlamento Europeo.

Esta circunstancia obedece al nuevo enfoque energético adoptado por la Unión Europea como de la crisis económica, y el hecho objetivo relativo a la falta de vehículos de transporte pesados eléctricos y la carencia de soporte o infraestructuras tecnológicas suficientes y adecuadas, siendo estas algunas de las razones determinantes de este acuerdo frente a la normativa prevista, que comprende turismos, furgonetas y vehículos pesados en un único acto jurídico.

AL SECRETARIO GENERAL DEL PLENO, PARA EL PRESIDENTE DEL PLENO O DE LA COMISIÓN CORRESPONDIENTE

\* Se entienden referidos a la clasificación de los distintos tipos de iniciativas que realiza la Resolución del Tercer Teniente de Alcalde, de 16 de diciembre de 2016, apartado PRIMERO (Proposiciones no normativas sobre materias dentro de la competencia del Pleno), SEGUNDO (Proposiciones no normativas que versen sobre materias competencia de otros órganos distintos al Pleno del Ayuntamiento), CUARTO (Proposiciones de los grupos políticos y de los concejales que interesen del equipo de Gobierno la modificación de un texto normativo).

Todos los países europeos han adoptado medidas para atenuar en lo posible las causas de la crisis, rebajando de forma decidida el listón de determinadas políticas que, pareciese, en el caso del Ayuntamiento de Madrid, se habían adoptado con un afán recaudatorio.

Es necesario tomar unas medidas proactivas para paliar la crisis de energía y defender el empleo y la calidad de vida de los madrileños, matizando actitudes de intransigencia medioambiental, que nos pueden llevar a la ruina económica.

Empero, la Ordenanza del año 2021 dejó fuera justamente a todo el sector del Transporte de Viajeros Discrecional y Turístico de Madrid, que no podían acceder a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica, como por ejemplo la Gran Vía. Lo que les permitía Manuela Carmena, se lo prohibió Martínez-Almeida.

En la Ordenanza de 2018 se establecía en su artículo 23.3.4.c), en los "criterios de acceso y funcionamiento de Madrid Central", la excepción y permiso de acceso del Transporte Público Colectivo y Transporte Discrecional y Turístico y quedaba recogida la posibilidad de acceder sin restricción alguna a dicha Zona a través del vigente sistema de control de cámaras de Madrid Central y por el cual se comprueba a través de la matrícula que dicho vehículo es de más de nueve plazas y por tanto de Transporte Público Colectivo.

Con la publicación de la Ordenanza de 2021, esta excepción quedó eliminada. Esta decisión generó un tratamiento desequilibrado e inexplicable.

La poca sensibilidad del Ayuntamiento hacia el sector y la nula participación de este en la elaboración de la citada Ordenanza se tradujo en el absurdo calendario de restricción de acceso a la Zona de Bajas Emisiones en función de su categoría de clasificación ambiental. Por ejemplo, hoy en día no existe una tecnología eléctrica para autobuses de clase M3 (discrecionales y turísticos en su mayoría) y de mantenerse ese calendario más del 50% de la flota de autobuses de las empresas de la Comunidad de Madrid no podrán acceder a estas zonas básicas para el turismo de la ciudad.

Así las cosas, adviértase que ayuntamientos gobernados por el PP en coalición con VOX y con mayoría absoluta de los primeros apuestan por la libertad de circulación y reversión de las Zonas de Bajas Emisiones (en adelante, ZBE). Por ejemplo, el Ayuntamiento de Badalona gobernado por el Partido Popular ha aprobado este pasado mes de septiembre una moratoria de tres años en la aplicación de las restricciones de vehículos en las ZBE, por lo que estas restricciones entrarán en vigor el 1 de enero del 2027, en lugar del 1 de enero de 2024.

Cabe destacar que el 69 % de las furgonetas hasta 3.500 kg de masa máxima autorizada y el 66 % de vehículos de 3.500 kg a 18.000 kg que acceden a la ciudad de Madrid tienen etiqueta A o B.

Sin embargo, en la ciudad de Madrid, a partir del 1 de enero de 2025, los vehículos pesados con etiqueta B no podrán circular por las vías urbanas y públicas de las ZBE de Madrid con la grave repercusión que este hecho tiene para los profesionales del transporte y para el suministro y pudiendo provocar situaciones de desabastecimiento en la ciudad de Madrid.

AL SECRETARIO GENERAL DEL PLENO, PARA EL PRESIDENTE DEL PLENO O DE LA COMISIÓN CORRESPONDIENTE

\* Se entienden referidos a la clasificación de los distintos tipos de iniciativas que realiza la Resolución del Tercer Teniente de Alcalde, de 16 de diciembre de 2016, apartado PRIMERO (Proposiciones no normativas sobre materias dentro de la competencia del Pleno), SEGUNDO (Proposiciones no normativas que versen sobre materias competencia de otros órganos distintos al Pleno del Ayuntamiento), CUARTO (Proposiciones de los grupos políticos y de los concejales que interesen del equipo de Gobierno la modificación de un texto normativo).

Por todo ello el Grupo Municipal VOX, en virtud de lo dispuesto en el Reglamento Orgánico del Pleno del Ayuntamiento de Madrid, aprobado por acuerdo del Pleno el 31 de mayo de 2004, presenta la siguiente

#### PROPOSICIÓN

1. Que el Ayuntamiento de Madrid apruebe una moratoria de las medidas restrictivas reguladas en la Ordenanza de Movilidad Sostenible para los vehículos pesados con etiqueta B a los efectos de que puedan circular por Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica hasta el 1 de enero de 2029.
2. Que el Ayuntamiento de Madrid apruebe una moratoria de las medidas restrictivas reguladas en la Ordenanza de Movilidad Sostenible para los vehículos ligeros con etiqueta B a los efectos de que puedan circular por las Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica hasta el 1 de enero de 2027.

#### 5 DOCUMENTACIÓN QUE SE ADJUNTA

#### 6 FIRMANTE

En Madrid, a 18 de Octubre de 2023

Firmado y Recibido por

madrid.es

 **MADRID**

Iniciativa presentada por el/la Concejala/a Ignacio Ansaldo Adriaensens con número de identificación

AL SECRETARIO GENERAL DEL PLENO, PARA EL PRESIDENTE DEL PLENO O DE LA COMISIÓN CORRESPONDIENTE

\* Se entienden referidos a la clasificación de los distintos tipos de iniciativas que realiza la Resolución del Tercer Teniente de Alcalde, de 16 de diciembre de 2016, apartado PRIMERO (Proposiciones no normativas sobre materias dentro de la competencia del Pleno), SEGUNDO (Proposiciones no normativas que versen sobre materias competencia de otros órganos distintos al Pleno del Ayuntamiento), CUARTO (Proposiciones de los grupos políticos y de los concejales que interesen del equipo de Gobierno la modificación de un texto normativo).