

## **Sugerencias a la Consulta pública previa al procedimiento de aprobación de una Ordenanza Municipal Reguladora de la Zona de Bajas Emisiones en Segovia capital**

1. Los proyectos relacionados con esta Ordenanza Municipal Reguladora de la Zona de Bajas Emisiones de Segovia capital vienen condicionados por Directivas de la Unión Europea y por el desarrollo normativo del Gobierno de España en su obsesión por luchar contra la “emergencia climática”. Sin entrar a analizar este asunto, tan ideológico como discutible, resulta que la implantación de zonas de bajas emisiones resulta obligatoria para ciudades de 50.000 habitantes o más, supuesto que cumple nuestro municipio, aunque no sería así sin los barrios rurales incorporados de Fuentemilanos, Hontoria, Madrona, Perogordo, Torredondo y Zamarramala y la entidad menor de Revenga, ya que a 1/1/2022 según el Nomenclator del INE el núcleo principal de Segovia capital a quien iría destinada la Ordenanza tendría tan sólo 48.347 habitantes.
2. En la documentación que se expone en la página web del Ayuntamiento de Segovia se incluye la Ordenanza tipo de la FEMP para la creación y gestión de las Zonas de bajas emisiones, por lo que se echa en falta un borrador más completo de la Ordenanza adaptado a Segovia con sus Anexos personalizados conteniendo la propuesta concreta y detallada que se propone implantar por parte del Ayuntamiento de Segovia, como sería deseable para presentar unas alegaciones mejor fundamentadas.
3. Además se presenta la Memoria Técnica y Financiera elaborada, en su momento, por la anterior Corporación Municipal, de la que hasta el momento no me consta que se había realizado ninguna consulta pública previa, y que, supuestamente, tendrá que asumir el actual Gobierno municipal, para poder mantener las subvenciones asociadas a la ZBE de Segovia. Se echa en falta en esta documentación la parte financiera y una mayor concreción y detalle de los proyectos que comprende.
4. El objetivo de las zonas de bajas emisiones es mejorar la calidad del aire y mitigar la emisión de gases de efecto invernadero, mediante el establecimiento de restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos dentro del ámbito determinado por las mismas. De ahí que, lógicamente, la delimitación del ámbito seleccionado para la/s ZBE/s debiera dirigirse a las áreas del núcleo principal de la ciudad de Segovia más fustigadas por la emisión de gases procedente de la circulación de vehículos. Curiosamente, no se han avalado las

propuestas con ningún estudio en el que se aporten datos objetivos de emisiones por áreas que justifiquen la decisión.

5. Pues bien, en el punto 3 del apartado 1.1. de la Memoria técnica y financiera se anuncia “la peatonalización del eje Marques del Arco, Plaza de la Merced y calle Daoiz, uno de los ejes más transitados de la ciudad ya que conecta varios de los principales monumentos”, indicando que “su puesta en marcha se espera para marzo de 2022”. Tampoco se aportan datos justificativos. Obviamente, dado que dicho eje viario lleva más de una década con la circulación de vehículos restringida, esa afirmación no se sostiene más que si se refiere a tránsito peatonal y a determinadas horas por la afluencia turística al Alcázar de Segovia y que esa área de la ciudad no está, en modo alguno, afectada por la contaminación de gases de efecto invernadero, resultando su calidad del aire razonable al disponer de varios parques y jardines públicos y privados y estar rodeada por el cinturón verde de los valles del Eresma y Clamores. Por consiguiente, **no está justificada la peatonalización total del eje formado por las calles Marqués del Arco-plaza de la Merced-Daoíz por razón de las emisiones, aunque sí pudiera estarlo por razones de afluencia turística algunos días y a determinadas horas restringir el tráfico rodado (automóviles, motocicletas, bicicletas, patinetes, etc), salvo para residentes empadronados o propietarios, empresas ubicadas en la zona y servicios públicos.**
6. Del mismo modo, se plantea dentro del Recinto Amurallado la “eliminación del estacionamiento en el entorno de los edificios declarados BIC”, sin que en la documentación pública figure información sobre el parque de vehículos y plazas privadas de residentes, plazas de superficie actuales y previsión de plazas a suprimir y, consiguientemente, de plazas disponibles, al objeto de analizar la viabilidad de esta propuesta. En cualquier caso, **los ciudadanos residentes, tanto si están empadronados como si son propietarios de una vivienda, así como las empresas ubicadas en la zona, tendrían que tener suficientes plazas de aparcamiento disponibles.** Las restricciones, en su caso, deberían afectar a los vehículos no comprendidos en dichas categorías, sin exceptuar los no contaminantes dado que la restricción no se fundamentaría en las emisiones.
7. Otra cuestión importantísima es el establecimiento de un **sistema de permisos ágil para que los familiares de personas mayores, las empresas de mantenimiento, suministradores de bienes y servicios que atiendan a viviendas o establecimientos de la zona puedan acceder a ella y aparcar sus vehículos por el tiempo necesario.**