

ALEGACIONES AL ESTUDIO DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES, EXPEDIENTE 2023/9485Z DEL AYUNTAMIENTO DE TORRELAVEGA EN EL MARCO DEL TRÁMITE DE INFORMACIÓN PÚBLICA DEL MISMO SOMETIDO A TRAVÉS DE ANUNCIO EN EL BOLETÍN OFICIAL DE CANTABRIA Nº 182 DE 21 DE SEPTIEMBRE DE 2023.

D. Angel Herreros Villoria con DNI [REDACTED] y domicilio a efectos de notificaciones en [REDACTED] de conformidad con lo dispuesto en el artículo 83 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, habiendo tenido conocimiento del “Estudio y propuesta de delimitación de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) del municipio de Torrelavega”, (Estudio y propuesta de ZBE, en adelante), así como su situación de información pública, quiere comparecer en dicho trámite y formular las siguientes

CONSIDERACIONES

1. El Ayuntamiento de Torrelavega debe desarrollar una zona de bajas emisiones y para ello resulta necesario contar con un estudio, pero no cualquier estudio, sino aquel que, entre varias cuestiones técnicas, de cumplimiento a las disposiciones normativas vigentes.
2. Una norma que debe regir la zona de bajas emisiones del municipio de Torrelavega y, por ende, su proyecto como el que es objeto de información pública es el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.
3. El incumplimiento de una norma como el reglamento citado, que a pesar de no tener el rango de ley es de igual forma de obligado cumplimiento, es motivo de anulabilidad conforme al artículo 48 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas que en su apartado primero dispone que *“son anulables los actos de la Administración que incurran en cualquier infracción del ordenamiento jurídico, incluso la desviación de poder”*.
4. Que a lo largo del cuerpo del presente escrito se ponen de manifiesto, de forma motivada, incumplimientos del estudio sometido a información pública respecto del citado Real Decreto 1052/2022, algo que, de no subsanarse, motivaría la anulación del mismo en vía de recurso.

Que estando legitimado por ser vecino de la ciudad y en base a la normativa procedimental y de especialidad puesta de manifiesto, procedo a formular las siguientes

ALEGACIONES

1. Que el Estudio y propuesta de ZBE de fecha de Agosto de 2023, redactado por la consultora DOYMO y sometido a información pública por el Ayuntamiento de Torrelavega mediante anuncio publicado en el Boletín Oficial de Cantabria número 182, del pasado jueves 21 de septiembre de 2023, incumple taxativamente el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

La siguiente imagen, extraída del documento, muestra el contenido del “Estudio y propuesta de ZBE”:

ESTUDIO Y PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES (ZBE) DE LA CIUDAD DE TORRELAVEGA	
ÍNDICE	
1. INTRODUCCIÓN	3
2. MARCO CONCEPTUAL	6
3. ANÁLISIS DE LA PLANIFICACIÓN VIGENTE EN TORRELAVEGA	28
4. DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES	44
5. CARACTERIZACIÓN DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES	50
6. DEFINICIÓN DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES PARA TORRELAVEGA	72
7. ANEXO 1: AFOROS AUTOMÁTICOS DE VEHÍCULOS	78

Por su parte el RD 1052/2022, establece en su artículo 10 el contenido mínimo del proyecto de delimitación:

Artículo 10. Contenido mínimo del proyecto de Zonas de Bajas Emisiones y plazos de revisión.

1. Con carácter previo al establecimiento de una ZBE, se deberá elaborar un proyecto que deberá incluir el contenido mínimo que se recoge en el anexo I.A y, de manera complementaria, el contenido del anexo I.B. Para su elaboración se podrán utilizar, como referencia, las Directrices para la creación de ZBE publicadas por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico en su página web.

La siguiente tabla analiza del cumplimiento de cada uno de los apartados que el ANEXO I.A. establece para el contenido mínimo del proyecto de delimitación:

Apartado	Contenidos	Grado Cumplimiento	Comentarios
A	1 Delimitación del perímetro de la ZBE , incluyendo la delimitación de las vías urbanas o barreras naturales que delimitan su perímetro. Estaciones de medición de calidad del aire (mapa, coordenadas geográficas) o puntos de muestreos definidos para las campañas de los indicadores de calidad del aire, así como áreas de superación de los valores límite , en su caso.	Cumple parcialmente	No identifica las áreas de superación de los valores límite.
	Información general:	No cumple	
	- Tipo de zona (municipio, área industrial o rural).	No cumple	No se especifica.
	2 - Estimación de la superficie contaminada (km2) y de la población expuesta a la contaminación.	No cumple	No se indica ni superficie contaminada ni cantidad de población expuesta
	- Autoridades responsables (nombres y direcciones de las unidades responsables de la elaboración y ejecución de las ZBE).	No cumple	No se indican unidad responsable ni dirección
	3 Análisis de coherencia de los proyectos de ZBE con los instrumentos de planificación preexistentes.	No cumple	Resume PACAT (2010), PMUST (2021) y PGOUT (2015) pero no analiza la coherencia de ZBE con estos instrumentos
	4 Naturaleza y evaluación de la contaminación: información actualizada sobre concentración de contaminantes observados durante los años anteriores (antes de la implementación de las ZBE), si el municipio o territorio insular dispone de dicha información y técnicas de evaluación utilizadas.	Cumple parcialmente	El apartado 5.4. solo incluye datos parciales de alguno de los contaminantes
	5 Origen de la contaminación: información actualizada sobre la contribución de las principales fuentes de emisión responsables de la contaminación atmosférica al total de emisiones, caracterización del parque circulante (en base a su clasificación ambiental y, adicionalmente, se podrán utilizar	No cumple	No identifica las fuentes ni su contribución a la contaminación atmosféricas.

Apartado	Contenidos	Grado Cumplimiento	Comentarios
	mediciones empíricas de las emisiones reales de los vehículos de forma individualizada).		
6	Objetivos cuantificables a los que se refiere el apartado 3 del artículo 3.	No cumple	No identifica objetivos claros ni cuantificables.
	Medidas de mejora de la calidad del aire y mitigación de emisiones de cambio climático:	No cumple	
	- <u>Listado de posibles medidas y calendario de aplicación.</u> Es recomendable apoyarse en una modelización de calidad del aire para establecer el área mínima y las medidas de restricción necesarias para la consecución de los objetivos de mejora de calidad del aire y mitigación del cambio climático.	No cumple	No incluye un listado de medias ni su calendario de aplicación. No incluye ni considera ninguna modelización de calidad del aire para establecer el área mínima ni las medidas de restricción necesarias para el cumplimiento de los objetivos, que tampoco fija.
7	- <u>Análisis de alternativas</u> a las restricciones absolutas impuestas a los vehículos más contaminantes, como su modulación horaria, regímenes transitorios de duración suficientemente calibrada para fomentar el trasvase modal a medios de transporte más sostenible como la movilidad activa y el transporte público y, en última instancia, facilitar la transición del parque móvil español hacia vehículos cero emisiones, así como de las posibles excepciones suficientemente justificadas.	No cumple	El análisis de las alternativas se limita a tres fichas sin leyenda ni explicación alguna.
	- <u>Justificación</u> del ámbito territorial de las ZBE así como, en su caso, de sus subzonas o áreas y correlación con los espacios temporales al amparo de lo dispuesto en los artículos 16.4 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, y 18 del texto refundido de la ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.	No cumple	La justificación del apartado 6.3. es vaga y no incluye ninguna relación con los índices de contaminación, con los focos y su contribución, con

Apartado		Contenidos	Grado Cumplimiento	Comentarios
				los objetivos a cumplir ni con la mejora esperada por la ZBE.
		- <u>Justificación de la conformidad de las restricciones</u> de acceso, circulación y aparcamiento y, en su caso, excepciones establecidas, con los artículos 4 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, del Régimen jurídico del sector público; 5 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de la unidad de mercado, y 6 del Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales.	No cumple	No se incluye.
		- Estimación de la mejora de la calidad del aire y de la mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero y estimación del plazo previsto para alcanzar los objetivos fijados de acuerdo con el artículo 3.	No cumple	No se incluye.
	8	Sistema de control de accesos, circulación y estacionamiento en las ZBE.	No cumple	No se incluye.
	9	Análisis jurídico de la naturaleza de la ZBE y de los derechos y obligaciones que se pretende implantar en el municipio o territorio insular, incluyendo la competencia, potestades administrativas (especialmente la sancionadora) e instrumentos adecuados para su implementación tales como convenios de colaboración.	No cumple	No se incluye.
	10	Memoria económica en la que se incluyan, al menos, los siguientes análisis de impacto:	No cumple	No se incluye.
		a. <u>Análisis del impacto presupuestario y económico</u> de la ZBE en las entidades locales conforme al artículo 7.3 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, y en el artículo 129.7 de la Ley 39/2015.	No cumple	No se incluye.

Apartado		Contenidos	Grado Cumplimiento	Comentarios
		b. <u>Análisis de las consecuencias en la competencia y el mercado</u> , conforme a lo exigido por los artículos 129 y siguientes de la Ley 39/2015.	No cumple	No se incluye.
		c. <u>Consecuencias del establecimiento de las ZBE para los grupos sociales de mayor vulnerabilidad.</u>	No cumple	No se incluye.
	11	Análisis de impacto social, de género y de discapacidad y, con especial énfasis en los grupos sociales de mayor vulnerabilidad, tanto desde la perspectiva de beneficios para la salud como de limitación individual de la movilidad, incluyendo las campañas previstas para su publicidad.	No cumple	No se incluye ningún análisis de impacto social, de género o de discapacidad.
	12	Procedimientos para el seguimiento de su cumplimiento y revisión. Definición de indicadores de calidad del aire y cambio climático, establecimiento de la periodicidad del seguimiento de los mismos y acceso a la información.	No cumple	No se incluye ningún procedimiento para el seguimiento.
	13	Plan de comunicación, participación y sensibilización , estableciendo un diálogo con la ciudadanía, agentes económicos y otros actores de la movilidad, para incorporarlos al proceso.	No cumple	No se incluye.
B	1	Estaciones de medición de ruido ambiental (mapa, coordenadas geográficas) o puntos de muestreos definidos para las campañas de los indicadores de ruido, así como áreas de superación de los valores límite, en su caso.	No cumple	No se incluye.
	2	Naturaleza y evaluación de la contaminación acústica: indicadores de ruido ambiental observados durante los años anteriores (antes de la implementación de las ZBE), si el municipio o territorio insular dispone de dicha información y técnicas de evaluación utilizadas.	Cumple parcialmente	El apartado 5.5. plantea una evaluación con datos muy insuficientes y simplificaciones erróneas.
	3	Información disponible sobre las fuentes de ruido existentes en la zona.	Cumple parcialmente	El apartado 5.2. plantea una caracterización del tráfico con 4

Apartado		Contenidos	Grado Cumplimiento	Comentarios
				aforadores para toda la ciudad y no utilizando los datos del PMUS. No analiza otras fuentes existentes en la ciudad ni su contribución al cumplimiento de los OCA.
	4	Objetivos cuantificables a los que se refiere el apartado 4 del artículo 3.	No cumple	No se incluye ningún tipo de objetivos cuantificables.
	5	Medidas de contribución al cumplimiento de los objetivos de calidad acústica:	No cumple	No se incluye.
		- <u>Listado de posibles medidas y calendario</u> de aplicación.	No cumple	No se incluye.
		- <u>Estimación de la mejora de la calidad acústica</u> , estimación del cambio modal que se espera conseguir y estimación del plazo previsto para alcanzar esos objetivos.	No cumple	No se incluye ninguna estimación de mejora a consecuencia de la ZBE.
	6	Procedimientos para el seguimiento de su cumplimiento y revisión. Definición de indicadores de movilidad sostenible, ruido y eficiencia energética, establecimiento de la periodicidad del seguimiento de los mismos y acceso a la información.	No cumple	No se incluye ningún programa o plan de seguimiento.

2. Que el Estudio y propuesta de ZBE no establece objetivos ni relaciona el cumplimiento de estos con las distintas alternativas que plantea, por lo que no es posible conocer el potencial beneficio que la delimitación va a conllevar para calidad del aire, para la ciudad y/o para sus habitantes o visitantes.

El RD 1052/2022, establece en su artículo 3 los objetivos de que se cumpla la implantación de una ZBE:

Artículo 3. Objetivos de las Zonas de Bajas Emisiones.

1. La implantación de las ZBE deberá contribuir al cumplimiento de los siguientes objetivos principales:

a) Mejorar la calidad del aire.

b) Mitigar el cambio climático.

3. Las entidades locales deberán establecer y recoger en el proyecto de ZBE objetivos cuantificables para cada uno de los ámbitos mencionados en el apartado 1 de este artículo, de acuerdo con los requerimientos establecidos en el artículo 7 y, en lo relativo a mitigación del cambio climático, con los requerimientos establecidos en el artículo 8.

El “Estudio y propuesta de ZBE” en su apartado 2.3. señala literalmente:

La implementación de Zonas de Bajas Emisiones en las ciudades requiere un proceso participativo entre distintos departamentos y consensuado con distintos agentes. La definición de objetivos claros, con una campaña de comunicación y proceso de información abierto en distintos medios y formas para llegar a la ciudadanía es fundamental para evitar barreras y mejorar la aceptación de las nuevas regulaciones implementadas.

Por otro lado, en el apartado 5.4. indica:

Los últimos datos disponibles de la estación de medida del Parque del Zapatón, que es la que se encuentra ubicada más próxima al centro urbano, muestran cómo no se han llegado a rebasar, de media, los límites máximos marcados por la OMS para ninguno de los contaminantes. Sin embargo, no se puede obviar que los niveles si han sido rebasados en días puntuales, lo que provoca que el Índice de Calidad de Aire obtenido no sea siempre “muy bueno” o “bueno” que debería ser siempre el objetivo final.

(...)

De este modo, los datos obtenidos en la estación de referencia para PM10, indican que en los últimos años se sigue superando el límite diario algunos días, por lo tanto, no se está alcanzando el objetivo final de una calidad del aire óptima todos los días del año.

(...)

Mientras el valor medio anual recomendado por la OMS se sitúa en 15 µg/m³, por lo que, aunque en los últimos años se ha conseguido una reducción considerable de la concentración de PM10, todavía no se ha alcanzado el objetivo de mantenerse en los rangos definidos por la Organización Mundial de la Salud.

En el apartado 6.2. recoge:

Zona de Bajas Emisiones (ZBE). Es un área en la que se regula el acceso en función de las emisiones del vehículo. El objetivo principal es la mejora de la calidad del aire y para ello se desarrollarán distintas medidas complementarias.

Por último, en el apartado 6.4. indica:

En coordinación con las estrategias y propuestas del PMUS de Torrelavega, el objetivo del proyecto de zona de bajas emisiones que se plantea para la ciudad integra diferentes actuaciones que en el marco del PMUS permiten consolidar una parte significativa de las propuestas sectoriales relacionadas con: (...)

Es decir, a lo largo del documento se alude en varios puntos a la obligatoriedad de establecer objetivos cuantificables y a la posible relación de esos con el cumplimiento de los ICA en rangos de “muy bueno” para todos los contaminantes y para todos los días del año.

Sin embargo, el documento no presenta un diagnóstico claro del incumplimiento actual de dichos objetivos. Tampoco identifica las fuentes que pudieran contribuir a dicho incumplimiento potencial, ni la contribución al menos aproximada de cada una de ellas.

De la misma forma, las alternativas de delimitación de ZBE no se encuentran justificadas desde el punto de vista de consecución de dichos objetivos, aspecto absolutamente crítico en el estudio de delimitación. Finalmente, tampoco se expone la mejora prevista con la alternativa de ZBE propuesta ni en cantidad de reducción de la contaminación atmosférica o acústica, ni en plazo previsto para ello.

3. Que el Estudio y propuesta de ZBE presenta un análisis de alternativas manifiestamente insuficiente y carente de cualquier tipo de justificación cualitativa o cuantitativa, que además no resulta de ninguna utilidad alguna de cara la delimitación final propuesta.

A continuación, se incluye el análisis de alternativas que hace el “Estudio y propuesta de ZBE”:



Como se puede observar, las fichas únicamente incluyen datos de superficie y población de cada ZBE, dato este último que no se justifica de ninguna manera. Además, se establece un rango de colores para un total de 6 tipos de impactos supuestamente analizados sin aportar una leyenda que permita interpretar lo expuesto. Además de la leyenda, también se omite la metodología, los rangos de

impacto utilizados, las ponderaciones o escalados empleados o la posible interpretación de este supuesto análisis multicriterio elaborado por la consultora.

Por último, resulta totalmente interesante que la demilitación seleccionada para la ZBE no coincide con ninguna de las tres alternativas supuestamente analizadas y contrastadas. Aspecto que no hace si no reforzar la evidente discrecionalidad en la delimitación de esta.

4. Que los impactos identificados para la zona seleccionada tampoco cuentan con ningún tipo de argumentación o justificación. Carece por tanto de cualquier sistema de cuantificación o caracterización que permita establecer y dimensionar las necesarias medidas preventivas o correctoras para evitar, mitigar o incluso compensar las afecciones identificadas manteniendo los futuros impactos residuales en umbrales aceptables para cada factor analizado.

La siguiente imagen muestra los impactos de la ZBE según el documento:

	DELIMITACIÓN ZBE
Superficie ZBE (ha)	20,7
Población ZBE	5.449
IMPACTO SOCIAL	
IMPACTO ECONÓMICO	
IMPACTO GÉNERO	
IMPACTO CAMBIO CLIMÁTICO	
IMPACTO MEDIO AMBIENTE	
IMPACTO SALUD PÚBLICA	

Es decir, el Estudio y propuesta de ZBE concluye por ejemplo un impacto social “naranja” pero no explica su significado, como ha llegado a esta determinación o las implicaciones que tiene para los habitantes y visitantes de la ciudad.

Redundar en la importancia del análisis de las repercusiones socioeconómicas de la ZBE para Torrelavega

De la misma manera, y no menos importante, se presentan varios impactos “verdes”, supuestamente positivos, sin aportar justificación que lo defienda.

5. Que el estudio de tráfico presentado no cuenta con el alcance ni el rigor metodológico suficiente para la delimitación de la ZBE y las importantes consecuencias que tendrá sobre la ciudad de Torrelavega, sus vecinos y los visitantes que recibe.

Tal y como recoge el propio documento, a pesar de contar con un PMUS de reciente elaboración donde la caracterización del tráfico de Torrelavega se presupone más detallada, completa y rigurosa, se desestima su análisis para plantear una campaña de aforos mecánicos consistente en cuatro puntos de toma de datos.

Así, el “Estudio y propuesta de delimitación de la ZBE” en su apartado 5.2. señala literalmente:

Para caracterizar el tráfico que circula tanto en el ámbito de la futura ZBE, como en sus alrededores se han realizado distintos aforos de vehículos, con el objetivo de determinar las características y la intensidad de la movilidad motorizada actual. A pesar de disponer de datos de tráfico relativamente recientes derivados del PMUS. Para la realización del presente estudio se han tomado datos Ad Hoc.

Los cuatro puntos seleccionados se encuentran en el centro de la ciudad así que resulta difícil comprender como cumplen el objetivo que la consultora se autoimpone en el párrafo anterior en lo relativo a caracterizar el tráfico de la futura ZBE, sin conocer en ese punto del análisis su posible extensión. Más difícil aún resulta caracterizar con estos puntos de aforo el tráfico de los alrededores de Torrelavega, aspecto que resulta crucial para poder cuantificar el impacto de instauración de la futura ZBE.

También resaltar que los cuatro puntos seleccionados no se encuentran en ninguna de las calles donde se implantaran las limitaciones de la ZBE, por lo que resultará imposible sin disponer de los datos previos a la implantación de la ZBE, cumplir con el correcto seguimiento de la implantación del proyecto y la auditoria a los tres años.

En el mismo apartado, el documento también indica:

Para la toma de datos, se han implantado 4 máquinas aforadoras en el ámbito de estudio, con los que se ha medido la intensidad media diaria del tráfico (IMD) entre el martes 20 de septiembre de 2022 y el jueves 22 de septiembre de 2022, con el fin de conseguir una muestra representativa del tráfico tanto en días laborables, como en fines de semana.

Una vez más el equipo redactor se contradice a si mismo ya que con aforos de martes a jueves resulta totalmente imposible conocer, o siquiera estimar, los flujos de tráfico de los fines de semana o días festivos. La limitación de la campaña tampoco permite caracterizar la estacionalidad del tráfico, aspecto que puede repercutir de forma determinante sobre las conclusiones obtenidas por la consultora.

Por otro lado, el análisis y caracterización del tráfico para la delimitación de una ZBE debe incluir obligatoriamente un inventario de plazas de aparcamiento y vehículos censados, ya que la eliminación de estas o la limitación de su uso por no residentes resultará totalmente determinante en la utilidad de dicha ZBE.

Resulta igualmente necesario evaluar el posible efecto frontera que la ZBE puede generar en sus calles limítrofes, puesto que una limitación arbitraria que no tenga en cuenta este impacto indirecto puede conllevar afecciones mayores a las del escenario inicial.

Todos estos aspectos fundamentales para comprender las consecuencias de limitaciones a la circulación tan severas como propone el consultor, no son consideradas en modo alguno en su estudio, cosa totalmente imposible de hacer a partir de unos datos de tráfico insuficientes y cuyo análisis no contribuye de ninguna manera al proceso de toma de decisiones.

6. Que la caracterización de la contaminación atmosférica incluida en el apartado 5.4. del Estudio y propuesta de ZBE no permite conocer las superaciones concretas de los umbrales establecidos por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, por lo que incumple el Artículo 7.1. Requerimientos de las Zonas de Bajas Emisiones en materia de calidad del aire, del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

Así mismo, el artículo 7.2. del mismo RD, indica lo siguiente:

Artículo 7. Requerimientos de las Zonas de Bajas Emisiones en materia de calidad del aire.

1. (...)

2. En caso de que en una ZBE se superen los valores límite de calidad del aire previstos en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, los objetivos y medidas adoptados deberán contribuir a alcanzar su cumplimiento en el menor tiempo posible, estableciendo un calendario y evaluando el impacto de las medidas establecidas.

En este sentido, el estudio también incumple el Real Decreto ya que:

- No aclara claramente si se superan los valores límite de calidad del aire previstos en el RD 102/2011.
 - No establece objetivos para contribuir al cumplimiento
 - Las medidas no se relacionan con el cumplimiento de objetivos, ni con los valores límite
 - No se establece un calendario para la ejecución de las medidas
 - No evalúa el impacto de las medidas.
7. Que la caracterización de la contaminación acústica presentada en el Estudio y propuesta de ZBE es errónea, insuficiente y carente de cualquier base científica de acuerdo con los estándares del sector y el marco normativo de cumplimiento.

El apartado 5.5. del documento indica lo siguiente:

Para analizar el ruido producido por el tráfico en diversos puntos de la ciudad, en los que se cuenta con datos de circulación, se ha utilizado la herramienta MOBIACUSTIC, desarrollada por el Departamento del Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Catalunya. A través de esta herramienta se puede realizar una estimación del nivel de emisión de ruido en las fachadas de un edificio de una calle.

Cabe indicar que dicha herramienta no permite establecer el grado de cumplimiento de los umbrales establecidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas y recogidos en la Ordenanza municipal.

Una decisión tan crucial para el devenir de una ciudad no puede estar basada en una herramienta extremadamente básica, que no explicita en modo alguno la formulación

sobre la que está basada y que omite aspectos sumamente relevantes a la hora de diagnosticar una exposición al ruido por encima de los Objetivos de Calidad Acústica por parte de los habitantes de la ciudad. Alguna de las limitación de dicha herramienta, y por lo tanto de las conclusiones que la consultora obtiene mediante su uso, son:

- No utiliza el método común de evaluación del ruido en Europa, CNOSSOS-EU, incumpliendo la Orden PCI/1319/2018, de 7 de diciembre, por la que se modifica el Anexo II del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, en lo referente a la evaluación del ruido ambiental.
- Limita el tipo de asfaltos a dos cuando el método oficial considera hasta 14 variaciones.
- Nivel de ruido sobre una IMD sin distribución horaria. Los valores más restrictivos suelen ser por la noche (L_n), cuando las condiciones de propagación son además más favorables.
- En entornos urbanos puede arrojar valores más bajos ya que no tiene en cuenta ningún orden de reflexión.
- No considera la absorción del terreno o los paramentos localizados entre la fuente y el receptor.

De nuevo se detecta que las calles objeto de la medición, no se encuentran dentro del área ZBE propuesta por DOYMO.

8. Que, teniendo en cuenta las repercusiones de la futura delimitación, el alcance y definición de las medidas y actuaciones que el Estudio y propuesta de ZBE presenta es obviamente insuficiente. El listado y nivel de definición de las actuaciones del estudio se limitan al siguiente texto:

1) Implantación de la ZBE.

2) Fortalecimiento de la ZBE con implantación de sensores de calidad del aire y del ruido.

3) Extensión de la red de aparcamientos intermodales y de disuasión.

Por todo lo expuesto,

SOLICITO

- Primero: Se tenga por presentado el presente documento de alegaciones contra el estudio de implantación de zona bajas emisiones de Torrelavega en tiempo y forma.
- Segundo: Se proceda a subsanar las deficiencias puestas de manifiesto para que el documento cumpla íntegramente la normativa vigente aplicable al mismo.
- Tercero: Se someta nuevamente a información pública el estudio de implantación de zona de bajas emisiones en Torrelavega tras la incorporación de las modificaciones procedentes.

En Torrelavega a 16 de octubre de 2023

FDO: D. Angel Herreros Villoria