

ALEGACIONES A LA ORDENANZA MUNICIPAL REGULADORA DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES. EXPEDIENTE 2023/9333T. 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 57 DE 20 DE MARZO DE 2024.

D/Dña. con DNI y domicilio a efectos de notificaciones en CALLE..... Nº..... PISO..... 39300 Torrelavega, con teléfono de contacto y dirección de email,.....

D I G O

Que, mediante anuncio publicado en el Boletín Oficial de Cantabria de 20 de marzo de 2024, se ha sometido a información pública la Aprobación inicial y exposición pública de la Ordenanza Municipal reguladora de la Zona de Bajas Emisiones. Expediente 2023/9333T, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento en sesión ordinaria de fecha 5 de marzo de 2024 y dentro del plazo conferido al efecto y mediante este escrito, formulo las siguientes **A L E G A C I O N E S**

Alegación 1

La Propuesta de Ordenanza reguladora de la Zona de Bajas Emisiones, en adelante ZBE, **no recoge en modo alguno las particularidades del municipio de Torrelavega; a saber:**

- 1.1.- Las extraordinarias condiciones medio ambientales frente a la media nacional, por la disminución severa de industrias en los 30 últimos años y la mejora en las aun existentes. El excepcional Bulevar Ronda, que evita el paso de miles de vehículos diarios por el centro urbano. Las tres grandes supermanzanas generadas en los últimos 40 años por la peatonalización y las condiciones climáticas de viento y lluvia que facilitan unos extraordinarios registros medio ambientales.
- 1.2.- Ser cabecera de comarca para más de 200.000 personas. Hasta el 70% de los clientes acuden de otros municipios.
- 1.3.- El fuerte envejecimiento de la población, superando los 61 años más del 40% de la población, que en los próximos 10 años serán más del 60% quienes superen dicha edad. Con una estimación de vehículos sin etiqueta medio ambiental por encima del 45%.
- 1.4.- La obra de soterramiento de FEVE prevista para 5 años, cuando ADIF demuestra un promedio de demoras en sus obras del 100%, con afectación muy severa de la movilidad y acceso a clientes y visitantes a Torrelavega.
- 1.5.- El importante déficit de transporte publico eficiente y con la frecuencia deseable, además de falta de parking públicos céntricos en comparación con otras ciudades similares.
- 1.6.- La fuerte presión comercial y de ocio por parte de grandes superficies, centros comerciales y la proximidad de Santander capital con mejores servicios de transporte público y gran cantidad de plazas de parking en el centro de la ciudad.

Alegación 2

La Propuesta de Ordenanza reguladora de la Zona de Bajas Emisiones **no contempla ninguna medida para mitigar o posponer la implantación de la ZBE hasta la creación de suficientes plazas de aparcamientos disuasorios; a saber:**

- 2.1.- El enorme déficit de plazas de aparcamiento en Torrelavega se verá agudizado por la supresión de 150 plazas del actual parking de la estación de ADIF, más 200 plazas en el área de proximidad a la vía entre la calle Pablo Garnica y el parking de La Carmencita, por las actuaciones incluidas en las obras del Soterramiento del ferrocarril. Esto, unido a la inoperatividad de los parkings en altura previstos en la denominada finca de La Carmencita y del Ferial de Ganados producirá un enorme trastorno para los habitantes de Torrelavega, así como para las más de 200.000 personas que habitualmente acuden de otros municipios, ya que bastante afectará a la

actividad económica la obra de ADIF, como para además añadirle el perjuicio sancionador de la ZBE.

2.2. Se pierden plazas de aparcamiento sin ofrecer antes alternativas veraces.

Alegación 3

La Propuesta de Ordenanza reguladora de la Zona de Bajas Emisiones **no contempla que la obra del soterramiento generará más aglomeraciones, contaminación acústica y emisiones. En ningún caso podemos permitir que una decisión errónea provoque un daño socioeconómico irreparable** al no suspender el carácter sancionador de la ordenanza de la ZBE **hasta que finalice el soterramiento y el uso de la estación por los pasajeros se normalice absolutamente dónde está previsto en su emplazamiento subterráneo.**

Alegación 4

La Propuesta de Ordenanza reguladora de la Zona de Bajas Emisiones **no va ligada a ninguna medida facilitadora de la movilidad urbana que pueda compensar las restricciones que se pretenden imponer al tráfico rodado**, como así prevé el RD 1052/2022, de 27 de diciembre por el que se regulan las Zonas de Bajas Emisiones.

Es público y notorio el **importante déficit de transporte público eficiente** y con la frecuencia deseable, además de la falta de parkings públicos céntricos en comparación con otras ciudades de similares características a Torrelavega.

Alegación 5

Con esta Propuesta de Ordenanza reguladora de la Zona de Bajas Emisiones, **al Consistorio parece que le molestan los automovilistas, pero le interesa sus carteras.**

La ordenanza aprobada inicialmente contempla la imposición de **sanciones de 200 euros por circular en las calles restringidas, incrementándose en otros 200 euros las multas, si aparcan en dichas calles de ZBE con circulación limitada** (con recargos del 30% por reincidencia en las sanciones) los 365 días del año las 24 horas del día. Ello entra en contraposición a la directriz propuesta al Consistorio por la consultora DOYMO contratada por el Ayuntamiento, que considera se cumplen sobradamente los objetivos implantando una ZBE horaria de lunes a viernes de 8:00h a 20:00h, **tal como se recoge en el Estudio y Anteproyecto de la ZBE para la ciudad de Torrelavega redactado por DOYMO en noviembre 2023: Página 32, página 33, página 108 y página 110.**

Alegación 6.

En la Propuesta de Ordenanza reguladora de la Zona de Bajas Emisiones, en contra de los compromisos públicos adquiridos por el equipo de gobierno, **NO se han tenido en cuenta ninguna de las propuestas de la Plataforma Salvar Torrelavega** y que a modo de resumen son las siguientes:

A.- Cuando la ZBE deba ponerse en marcha, tras la finalización de los parkings en altura y de la obra de soterramiento de las vías con el normal funcionamiento de la estación de la FEVE en el centro de Torrelavega, el control de la ZBE se establecerá de **lunes a jueves** en horario de 10,00 AM a 13,00 PM y de 16,30 PM a 20,00 PM.

B.- Ajustar así el horario facilita a los trabajadores de comercio, consultas, hostelería, despachos, sanitarios, funcionarios, etc... el acceso fuera del horario habitual de la jornada laboral, sin riesgos de cuantiosas sanciones, facilitando al mismo tiempo el regreso a sus domicilios fuera del casco urbano de Torrelavega al finalizar su jornada de trabajo.

C.- Asegurar que tras las 20,00 h no se sancionará, facilita que la hostelería y el ocio de Torrelavega, continúe siendo una referencia para las casi 200.000 personas que nos ven como "referentes" y sosteniendo nuestro estatus de cabecera de comarca.

D.- En festivos, domingos y fechas señalada como fiestas locales (La Patrona) o navideñas, se propone que en ningún caso se active la capacidad sancionadora de la ZBE, para asegurar que

Torrelavega sigue facilitando el acceso de nuestros visitantes a nuestra ciudad para no perjudicar la actividad económica.

E.- Se propone que, en ningún caso, la ZBE pueda sancionar a los vehículos en jornadas de viernes y sábado. De esta manera todos los que habitualmente acuden de fuera a Torrelavega, al menos, dispondrán de dos días a la semana para acudir sin ningún riesgo de ser sancionados con 200€ de multa para realizar sus compras, visitas o gestiones. Además todos los habitantes que estén empadronados en el municipio de Torrelavega, donde abonaran su impuesto de circulación, serán siempre exonerados de las sanciones de la ZBE, independientemente de si disponen o no de etiqueta medioambiental de la DGT.

F.- Habilitar una aplicación (APP), para solicitar exenciones de la ZBE para visitas y asistencia de familiares vulnerables y/o dependientes.

La aplicación (APP) debería permitir también que cada miembro, mayor de 12 años, que resida en un domicilio, tenga derecho a justificar la solicitud de hasta 15 permisos de entrada al mes a invitados a acudir a su domicilio.

G.- Permitir que todos los comercios, hostelería, consultas, despachos, etc... que estén afectados por el área del ZBE, dispongan por medio de la aplicación (APP) de un número de permisos mensuales, para que puedan acceder hasta la puerta con un vehículo de cualquier trabajador de la empresa, sin ser sancionados.

H.- Permitir que, por medio de la aplicación, esos negocios, consultas, despachos, etc..., puedan exonerar de sanción a aquellos clientes que deban de llegar con el coche hasta la misma puerta del establecimiento, ya sea para dejar o recoger mercancía o personas por dificultades en su movilidad.

La aplicación APP permitirá exonerar incluso una vez ya realizada la gestión hasta con veinticuatro horas de demora (pasado un día).

I.- Condonación de sanciones ZBE por uso de parking públicos y disuasorios.

Que los vehículos que sean sancionados por ZBE al entrar en parking público de pago hasta con una hora de demora, serán exonerados de la sanción impuesta, con la única condición de permanecer en dicha instalación un mínimo de 15 minutos.

J.- Que los parkings disuasorios en altura de titularidad municipal (La Carmencita, el Ferial de Ganados), **una vez estén servicio** deban disponer de cámaras en la entrada y salida conectadas al sistema ZBE, lo que además de dotar a las instalaciones de seguridad facilitará que aquellos vehículos que hayan sido sancionados por las cámaras de ZBE, si en la siguiente hora de cometer la infracción acuden a estos parkings y permanecen allí un mínimo de una hora, la sanción de ZBE impuesta quedará condonada.

K.- Exenciones para autónomos, operarios, albañiles, electricistas, sanitarios, asistentes del hogar., vehículos de empresas de servicios y mantenimiento.

L.- Exención para acceso a locales y garajes en área ZBE, por medio de la APP.

Que los propietarios / arrendatarios de garajes en área ZBE dispongan de exención ZBE, aunque su vehículo no abone el impuesto de circulación en el Ayuntamiento de Torrelavega y quien lo conduzca habitualmente no esté empadronado en el municipio.

Alegación 7.

La Propuesta de Ordenanza reguladora de la Zona de Bajas Emisiones está “**viciada en origen**” hasta que sean resueltos los contenidos de las alegaciones presentadas a la Delimitación de la ZBE, ya que está directamente basada en la memoria y proyecto de delimitación de la ZBE elaborada por la empresa DOYMO, que fue aprobada en Pleno por el Ayto de Torrelavega y cuyas alegaciones no fueron respondidas con la exactitud y rigor que establece el Real Decreto 1052/2022 de 27 de diciembre.

A tal efecto, recordar que el preámbulo de la propuesta de Ordenanza editada por el Ayto de Torrelavega cita: “**... A finales de 2022 se aprobó el Real Decreto 1052/2022 de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, norma específica que tiene como finalidad desarrollar y concretar el mandato genérico del establecimiento de las ZBE, recoger los requisitos mínimos de la ZBE y aportar seguridad jurídica entre usuarios, empresas y ciudadanía en general. ...**” .

Alegación 8.

La Propuesta de Ordenanza reguladora de la Zona de Bajas Emisiones, como documento ligado a la Delimitación de la ZBE, incumple el RD 1052/2022 de 27 de diciembre porque el estudio de la delimitación no incluye el contenido mínimo exigido.

En la respuesta a la alegación presentada en su momento por referida a la delimitación, que fue aceptada por el equipo redactor, se indicaba que el documento definitivo incluirá el contenido mínimo indicado en el RD.

Una vez estudiado el nuevo documento definitivo suministrado por la empresa DOYMO, sigue sin cumplirse lo que establece el RD, pues faltan contenidos mínimos a los que se exige por parte del RD.

Alegación 9.

La Propuesta de Ordenanza reguladora de la Zona de Bajas Emisiones, como documento ligado a la Delimitación de la ZBE, incumple el RD 1052/2022 de 27 de diciembre, pues en el estudio no se establecen objetivos ni los relaciona con los beneficios potenciales de la delimitación.

En la respuesta a la alegación presentada en su momento por referida a la delimitación, que fue aceptada por el equipo redactor, se indicaba que el documento definitivo incluirá el contenido mínimo indicado en el RD.

Una vez estudiado el nuevo documento definitivo suministrado por la empresa DOYMO, sigue sin cumplirse lo que establece el RD, pues siguen sin establecerse los objetivos ni los relaciona con los beneficios potenciales de la delimitación.

Alegación 10.

La Propuesta de Ordenanza reguladora de la Zona de Bajas Emisiones, como documento ligado a la Delimitación de la ZBE, incumple el RD 1052/2022 de 27 de diciembre, pues en el estudio no se establece el análisis de alternativas del estudio que es manifiestamente insuficiente y carente de cualquier tipo de justificación cualitativa o cuantitativa.

En la respuesta a la alegación presentada en su momento por referida a la delimitación, que fue aceptada por el equipo redactor, se indica que el documento definitivo se mostraría los cálculos y resultados de cada alternativa.

Una vez estudiado el nuevo documento definitivo suministrado por la empresa DOYMO, sigue sin cumplirse lo que establece el RD, pues siguen sin establecerse el análisis de alternativas del estudio que es manifiestamente insuficiente y carente de cualquier tipo de justificación cualitativa o cuantitativa.

Alegación 11.

La Propuesta de Ordenanza reguladora de la Zona de Bajas Emisiones, como documento ligado a la Delimitación de la ZBE, incumple el RD 1052/2022 de 27 de diciembre, pues en el estudio no se establece los impactos para la zona seleccionada y tampoco quedan argumentados o justificados.

En la respuesta a la alegación presentada en su momento por referida a la delimitación, que fue aceptada por el equipo redactor, se indica que el documento definitivo incluye un análisis específico de los diferentes impactos de la propuesta de ZBE, así como medidas mitigadoras.

Una vez estudiado el nuevo documento definitivo suministrado por la empresa DOYMO, sigue sin cumplirse lo que establece el RD, pues sigue sin establecerse un análisis específico de los diferentes impactos de la propuesta de ZBE, así como medidas mitigadoras.

Alegación 12.

La Propuesta de Ordenanza reguladora de la Zona de Bajas Emisiones, como documento ligado a la Delimitación de la ZBE, incumple el RD 1052/2022 de 27 de diciembre, pues el estudio del tráfico no cuenta con el alcance ni el rigor metodológico suficiente para la delimitación de la ZBE.

En la respuesta a la alegación presentada en su momento por referida a la delimitación, que fue aceptada parcialmente por el equipo redactor, se indica que la metodología para la realización de los aforos de tráfico se ha hecho con rigor y con criterio técnico.

Asimismo, se indica que se podrá disponer de datos de tráfico antes y después del funcionamiento de la ZBE pues el propio sistema de control (cámaras ALPR) permiten contabilizar el tráfico, por lo que desde que se implanten las cámaras, hasta que entre en funcionamiento la ZBE se dispondrán de unos meses de prueba que permitirán aforar el tráfico.

No obstante, **se indica que en el documento definitivo se corregirá la errata relativa a la determinación del tráfico en fin de semana.**

Una vez estudiado el nuevo documento definitivo suministrado por la empresa DOYMO, sigue sin cumplirse lo que establece el RD, pues siguen sin cumplirse los requisitos mínimos.

La conclusión es que el análisis del tráfico no se ha realizado con rigor y criterio técnico y además no quedan en absoluto resueltas las cuestiones planteadas en el documento definitivo que sirvió para la aprobación de la Delimitación de la ZBE, vulnerando de manera muy severa lo indicado en el RD. A saber:

1º.- No se presenta en el nuevo informe los datos de aforo del tráfico antes del diseño de la delimitación de la ZBE que se aprobó a falta de ese requisito del RD en el pleno del Ayuntamiento se presentan datos de aforo de vehículos **medidos en calles que nos están afectadas por la ZBE, lo cual supone una IMPORTANTE IRREGULARIDAD.**

Se intenta justificar el redactor DOYMO indicando que, al disponer de unos meses de prueba de las cámaras antes de comenzar a sancionar, será posible gracias una vez instaladas conocer el aforo con detalle en dichas calles afectadas por la ZBE.

Se debe resaltar que para ese momento ya estará aprobada la ZBE y las cámaras ya instaladas por lo que, de producirse un error en el diseño de la delimitación, este solo se detectará una vez realizada la cuantiosa inversión y cualquier reparación **supondrá un sobre coste** para las arcas públicas y los ciudadanos.

Por eso el RD establece que se deben conocer los aforos en las calles afectadas por la ZBE, antes de diseñar la delimitación de la misma y en ningún caso intentar validarla después de ya implantadas las cámaras y habiendo sido aprobado en pleno del Ayuntamiento sin seguir las indicaciones del RD.

2º.- Indican en las respuestas a las alegaciones, que “en el documento definitivo se corregirá la errata relativa a la **determinación del tráfico en fin de semana**”, pero en absoluto es así, pues en el documento definitivo, al igual que en el punto anterior, **no se cumple lo indicado en el RD, puesto que ni miden las calles afectadas por la ZBE, ni mucho menos lo hacen en fines de semana, tal como se había comprometido.**

Alegación 13.

La Propuesta de Ordenanza reguladora de la Zona de Bajas Emisiones, como documento ligado a la Delimitación de la ZBE, incumple el RD 1052/2022 de 27 de diciembre, pues el estudio de la caracterización de la contaminación atmosférica no permite conocer las superaciones concretas de

los umbrales establecidos en el RD 102/2011, de 28 de enero sobre mejora de la calidad del aire, por lo que se incumple el art. 7.1 de dicho Real Decreto.

En la respuesta a la alegación presentada en su momento por referida a la delimitación, que fue aceptada por el equipo redactor, se indica que el documento definitivo incluiría la información requerida en el RD.

Una vez estudiado el nuevo documento definitivo suministrado por la empresa DOYMO, sigue sin cumplirse lo que establece el RD, pues sigue sin establecerse la caracterización de la contaminación atmosférica, lo que no permitiría conocer las superaciones concretas de los umbrales establecidos en el RD 102/2011, de 28 de enero sobre mejora de la calidad del aire, por lo que se incumple el art. 7.1 del RD 1052/2022.

Alegación 14.

La Propuesta de Ordenanza reguladora de la Zona de Bajas Emisiones, como documento ligado a la Delimitación de la ZBE, incumple el RD 1052/2022 de 27 de diciembre, pues en el estudio no se establece de forma correcta la caracterización de la contaminación acústica, y la que se presenta es errónea, insuficiente y carece de base científica.

En la respuesta a la alegación presentada en su momento referida a la delimitación, que fue rechazada por el equipo redactor, se indica que la herramienta utilizada permite realizar estimaciones de las emisiones de ruido producidas por el tráfico.

Se ha considerado el Estudio acústico que acompaña a la revisión del PGOU de Torrelavega y para el que se han empleado modelos de cálculo homologados recomendados por la Directiva 49/2002/CE del Parlamento Europeo sobre Evaluación y Gestión del Ruido Ambiental.

Para cumplir con lo que indica el Real Decreto, el proyecto incluirá los objetivos de emisiones de calidad acústica.

Para poder evaluar los valores de emisiones de ruido antes y después de la ZBE, el proyecto de control de la ZBE de Torrelavega ha incluido no solo las cámaras de lectura de matrículas, sino la implantación de tres sensores de calidad ambiental y acústica, que permitirán medir con el rigor técnico acreditado por las distintas normas UNE, la evolución de las emisiones antes y después de la puesta en marcha de la regulación y parametrizar las mismas para evaluar el funcionamiento de la ZBE y si los objetivos se cumplen o no.

Una vez estudiado el nuevo documento definitivo suministrado por la empresa DOYMO, sigue sin cumplirse lo que establece el RD, en lo que se refiere a la errónea caracterización y cuantificación de la contaminación acústica.

Entendemos que el equipo redactor DOYMO vuelve a cometer la misma irregularidad que en la alegación referida a los aforamientos de los vehículos.

Se han realizado las medidas preliminares de contaminación acústica para establecer el diseño de la delimitación de la ZBE, **en calles de Torrelavega que no están afectadas** por la delimitación de la ZBE aprobada en el pleno del Ayto, **lo cual VULNERA DE MANERA MUY SEVERA lo indicado en el RD.**

Alegación 15.

La Propuesta de Ordenanza reguladora de la Zona de Bajas Emisiones, como documento ligado a la Delimitación de la ZBE, incumple el RD 1052/2022 de 27 de diciembre, pues no cumple con el análisis de las consecuencias en la competencia y el mercado conforme a lo exigido por los artículos 129 y siguientes de la Ley 39/2015.

Se indica que el contenido mínimo de un Proyecto de ZBE debe incluir un análisis previo riguroso y completo del impacto económico y social, así como sobre la economía local lo cual, claramente parece insuficiente. En efecto, habría que establecer garantías mínimas para residentes, transeúntes, comerciantes, hosteleros, consultas, despachos, profesionales independientes, autónomos y trabajadores; también medir rigurosamente los riesgos desaparición o deslocalización

de la economía en la ZBE y sus alrededores en el municipio, al disuadir ante las fuertes multas el acceso de los más de 200.000 ciudadanos.

DOYMO pretende cumplir el requisito de manera torticera, usando de forma sesgada un artículo encargado por el Ayto de Madrid para justificar los beneficios de la implantación de la ZBE.

Otro artículo independiente editado por El Economista, que se basa en un estudio de la Universidad de Comillas, establece que solo durante el primer mes de implantación de Madrid Central, la **facturación en los establecimientos disminuyó en un 20%**. En ningún caso Torrelavega es comparable ni para bien, ni para mal con lo ocurrido en Madrid.

La empresa DOYMO pretende resolver la exigencia del RD en esta materia, indicando que “está demostrado que los locales que se encuentran en calles peatonales, son tanto en alquiler como en compra entre un 45% y un 60% más caros”.

Primero, las calles afectadas por la implantación de las ZBE no se pueden comparar en ningún análisis con las calles peatonales. Y segundo, si la peatonalización, así como la implantación de ZBE, no van acompañadas de un importante incremento de plazas de aparcamiento para garantizar la movilidad y el acceso de las personas, se conseguirá que se empobrezca la actividad socioeconómica del municipio al disuadir a los potenciales consumidores y visitantes a acudir a Torrelavega.

Suponiendo que llegase a ser cierta, la afirmación de DOYMO de la previsible revalorización que implica que la ZBE, dicha revalorización favorecería a las rentas más altas, en perjuicio de las clases más desfavorecidas (la subida de precios de alquileres, por ejemplo, tendría un impacto negativo en las personas con menor poder adquisitivo). Y además, favorecería la especulación inmobiliaria, cuyos resultados pueden ser nefastos para la economía, como ya se ha comprobado con la crisis a partir del año 2008.

Como ya hemos indicado, el estudio de la estimación del impacto económico es escaso e insuficiente, ya que toda restricción a la movilidad indudablemente va a suponer un perjuicio económico para las consultas, despachos, comercios, negocios de hostelería, ocio nocturno, profesionales independientes, autónomos, trabajadores y todo tipo de negocios situados dentro de la ZBE y en sus alrededores. Además, expulsaría a los compradores que se desplazan en su vehículo, que optarán por comercios y centros comerciales del extrarradio o de otros municipios, donde no haya restricciones a la circulación ni al aparcamiento. Eso sin contar con el impacto negativo en las personas que pueden verse obligadas a adquirir otro vehículo.

Tal como indica Jorge Aio, gerente de Bilbao Centro “el proyecto de la ZBE es **contradictorio** porque se limita la entrada de clientes con coches, en este caso más contaminantes, a la ciudad y luego se permite que los paquetes que se compran por internet lleguen a los domicilios privados. Además, indica que la ZBE es una limitación para los comercios afectados y que supone **la creación de una competencia desleal** respecto a los comercios periféricos, ya que los clientes que acuden allí **no tienen ninguna limitación**.”

Barcelona Oberta muestra, tras un estudio realizado, que decisiones como la implantación restrictiva de la Zona de Bajas Emisiones, es una amenaza para el sector socio económico, puesto que pone en peligro las compras de las personas de la demarcación que no residen en la ciudad y que **han cifrado en un 28% del total**.

Según manifestó José Manuel Vassallo, Catedrático de Transportes y Profesor de Economía y Planificación del Transporte de la UPM: “Se habla de la importancia del desarrollo sostenible, pero hay que conseguir un difícil equilibrio entre los aspectos económicos, sociales y medioambientales. **La preocupación por la mejora medioambiental es comprensible, pero no puede producirse a costa del crecimiento económico y el desarrollo social**”. “No se puede aislar las políticas medioambientales de otros impactos económicos y sociales”. **En el caso de Torrelavega** aun son más patentes el valor de estas declaraciones del catedrático José Manuel Vassallo, puesto que nuestro municipio tiene unos **extraordinarios niveles de dióxido de nitrógeno**, que se encuentran por debajo de las recomendaciones de la OMS y **son hasta más de cinco veces menores de los actuales exigidos por la Unión Europea**.

Al menos la empresa DOYMO para cumplir el RD debería haber presentado un informe de impacto socio económico basado en datos reales del ámbito de Torrelavega, incluyendo datos demográficos de los vecinos empadronados en Torrelavega en función de su lugar de residencia, pues de los más de 51.000 habitantes, solo 24.000 están domiciliados en el centro de la ciudad y pueden teóricamente acudir sin vehículo a realizar sus gestiones diarias si su movilidad se lo permite. De la misma manera se debe realizar un estudio demográfico detallado de los visitantes y clientes que acuden a realizar sus compras, gestiones y ocio a Torrelavega desde los municipios circundantes.

Se debe conocer con el máximo detalle (declaraciones trimestrales de IVA), previo a la implantación de la ZBE los datos de facturación bruta de todos los establecimientos comerciales, hostelería, consultas, despachos y servicios radicados en el municipio de Torrelavega, diferenciando los que están directamente afectados por la ZBE, aquellos que están en sus inmediaciones y en el extrarradio de dicha ZBE. Ello permitiría realizar un adecuado seguimiento de las consecuencias, ya sean positivas o negativas, de la ZBE para modular su progreso o bien sus restricciones.

Se debe conocer también con el máximo detalle, el número de trabajadores y de autónomos afectados por sectores, los puestos de trabajo directos e indirectos, conociendo todos estos datos en los últimos diez años lo que permitirá establecer la evolución de la actividad socio económica de Torrelavega pudiéndola comparar con otros municipios de similares características, así como con los datos generales a nivel nacional.

En conclusión, solicitamos que se incluya una memoria económica y estudio socioeconómico detallados suficientemente, y si este refleja que los costes superan con mucho a los beneficios, la ZBE debe reducirse a su mínima expresión, tanto en la delimitación como en el alcance y obligaciones de la ordenanza, para evitar que suponga un grave perjuicio para los ciudadanos afectados, el comercio, hostelería, consultas, despachos, profesionales independientes, autónomos, trabajadores, visitantes etc. Teniendo en cuenta todos los aspectos expuestos en esta alegación, considerando que la actual memoria económica no está lo suficientemente detallada tal como exige el RD, creemos que está enfocada para que la implantación de la ZBE parezca beneficiosa.

Por todo lo expuesto,

SOLICITO

- Primero: Se tenga por presentado en tiempo y forma el presente documento de alegaciones contra la ordenanza que pretende regular el funcionamiento de zona bajas emisiones de Torrelavega.
- 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 la ordenanza que pretende regular el funcionamiento de zona bajas emisiones en Torrelavega tras la incorporación de las modificaciones procedentes.

En Torrelavega a 2 de mayo de 2024

FDO: D/Dña. NOMBRE Y APELLIDOS.....