

CONSULTA PÚBLICA PREVIA A LA ELABORACIÓN DEL PROYECTO DE ORDENANZA DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES (ZBE) DEL AYUNTAMIENTO DE MÉRIDA.

1.- ANTECEDENTES Y MARCO JURÍDICO.

Nuestra Constitución recoge en su artículo 9.2 la obligación de los poderes públicos de facilitar la participación de toda la ciudadanía en la vida pública. El artículo 129.5 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPACAP) establece la obligación de posibilitar la participación de las posibles personas destinatarias en la elaboración de las normas. Asimismo, el artículo 99.b) de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (LES) recoge como principio legal la participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas y las mercancías.

A tal efecto el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, establece que, con carácter previo a la elaboración de un proyecto de reglamento, se sustanciará una consulta pública en la que se recabará la opinión de la ciudadanía y de las organizaciones más representativas que potencialmente se puedan ver afectadas por la futura norma.

El Ayuntamiento de Mérida posee competencia en materia de tráfico, estacionamientos de vehículos y movilidad, así como de transporte colectivo urbano en virtud de: El artículo 149.1.21 de la Constitución española de 1978 (en adelante, CE/78), establece, entre otros, y como título competencial de exclusiva responsabilidad estatal, “el tráfico y la circulación de los vehículos a motor, El artículo 25.1 de la LBRL/85 señala que el Municipio, para la gestión de sus intereses y en el ámbito de sus competencias,[...] g) Tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad. Transporte colectivo urbano, Ley 3/2019, de 22 de enero, de garantía de la autonomía municipal de Extremadura, 1. Los municipios podrán ejercer las siguientes competencias propias, que se despliegan sobre las siguientes áreas de actuación municipal: a) Área Institucional, organizativa y de seguridad. 3.º Ordenación y gestión de la policía local, ordenación del tráfico, seguridad vial, estacionamiento de vehículos y colaboración en la seguridad ciudadana, por último, el artículo 7 de la LTSV (“Competencias de los municipios”) cuantifica esta intervención al señalar que corresponde a los municipios:

- a) *La regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración.*

- b) *La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.*



- c) *La inmovilización de los vehículos en vías urbanas cuando no dispongan de título que habilite el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o excedan de la autorización concedida, hasta que se logre la identificación de su conductor. La retirada de los vehículos de las vías urbanas y su posterior depósito cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación, o se encuentren incorrectamente aparcados en las zonas de estacionamiento restringido, en las condiciones previstas para la inmovilización en este mismo artículo. Las bicicletas sólo podrán ser retiradas y llevadas al correspondiente depósito si están abandonadas o si, estando amarradas, dificultan la circulación de vehículos o personas o dañan el mobiliario urbano. Igualmente, la retirada de vehículos en las vías interurbanas y el posterior depósito de éstos, en los términos que reglamentariamente se determine.*
- d) *La autorización de pruebas deportivas cuando discurran íntegra y exclusivamente por el casco urbano, exceptuadas las travesías.*
- e) *La realización de las pruebas a que alude el artículo 5.o) en las vías urbanas, en los términos que reglamentariamente se determine.*
- f) *El cierre de vías urbanas cuando sea necesario.*
- g) *La restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales.*

Por otro lado, y desde un punto de vista policial y de seguridad, la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad (en lo sucesivo, LOFCSE/86), enumera en su artículo 53, **las funciones de los Cuerpos de Policía Local, entre las cuales se encuentran las atinentes a la ordenación del tráfico, al cumplimiento de las ordenanzas o a la circulación en las vías del casco urbano, a saber:**

- a) *Ordenar, señalizar y dirigir el tráfico en el casco urbano, de acuerdo con lo establecido en las normas de circulación.*
- b) *Instruir atestados por accidentes de circulación dentro del casco urbano.*
- c) *Policía Administrativa, en lo relativo a las Ordenanzas, Bandos y demás disposiciones municipales dentro del ámbito de su competencia.*

Hay que considerar, además, que el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones., establece en su artículo 2 lo siguiente:

1. *Este real decreto será de aplicación a los proyectos de ZBE que aprueben las entidades locales en cumplimiento de las obligaciones reguladas en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo.*
2. *En el marco del desarrollo de sus competencias en materia de medio ambiente urbano, corresponde a las entidades locales la regulación de las ZBE, de conformidad con el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, las cuales estarán contempladas en los planes de movilidad urbana sostenible.*

3. *Las ZBE serán delimitadas y reguladas por las entidades locales en su normativa municipal.*

En dicho Real Decreto se establecen **los criterios y condiciones que deben cumplir las ZBE y concluye en su Disposición transitoria única:**

Las ZBE establecidas con fecha anterior a la entrada en vigor de este real decreto deberán revisarse con el fin de adecuarse al mismo, en un plazo máximo de 18 meses desde dicha entrada en vigor y posteriormente, cada cuatro años, de acuerdo con lo previsto en el artículo 10.4.

Por otra parte, en la última década el concepto de movilidad ha evolucionado socialmente mediante la integración de dimensiones relevantes para la ciudadanía como la sostenibilidad ambiental y el desarrollo tecnológico, que han tenido reflejo en la normativa estatal. **Así, el artículo 100 de Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, define los objetivos de la política de impulso de la movilidad sostenible que deben perseguir las Administraciones Públicas:**

1. Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano y la salud y seguridad de la ciudadanía y a la eficiencia de la economía gracias a un uso más racional de los recursos naturales.
2. Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad de modo que se minimicen los desplazamientos habituales y facilitar la accesibilidad eficaz, eficiente y segura a los servicios básicos con el mínimo impacto ambiental.
3. Promover la disminución del consumo de energía y la mejora de la eficiencia energética, para lo que se tendrán en cuenta políticas de gestión de la demanda.
4. Fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético, tanto para personas como para mercancías, así como el uso de los transportes público y colectivo y otros modos no motorizados.
5. Fomentar la modalidad e intermodalidad de los diferentes medios de transporte, considerando el conjunto de redes y modos de transporte que faciliten el desarrollo de modos alternativos al vehículo privado.

La implementación normativa de estos objetivos justifica la necesidad y oportunidad de la elaboración de una nueva Ordenanza de Movilidad en nuestra ciudad.

2. PROBLEMAS QUE SE PRETENDEN SOLUCIONAR CON LA INICIATIVA:

El Parlamento Europeo, en virtud de la Resolución de 28 de noviembre de 2019, declaró la situación de emergencia climática y medioambiental y pidió a la Comisión y a los Estados miembros la adopción urgente de medidas concretas necesarias que tengan como objetivo alcanzar la neutralidad de carbono en 2050, en virtud del acuerdo climático de París, y aumentar el objetivo de reducción de emisiones al 55% para 2030.



A nivel nacional, en enero de 2020 se aprobó el acuerdo de Declaración de Emergencia Climática y Ambiental en España. La Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, pone en el centro de la acción política la lucha contra el cambio climático y la transición energética, garantizando la coordinación de las políticas sectoriales.

El Ayuntamiento de Mérida y la ciudadanía emeritense, tenemos la corresponsabilidad de proteger, conservar, preservar, mejorar y restablecer la buena calidad del aire de acuerdo con los parámetros establecidos en la legislación vigente, así como preservar la salud de la población.

En este contexto, el Ayuntamiento de Mérida proyecta la implantación de una Zona de Bajas Emisiones (ZBE) a través de la aprobación de la correspondiente Ordenanza reguladora, que será el **instrumento que proporcionará la cobertura normativa municipal necesaria para la regulación de las medidas contra la contaminación atmosférica, consistentes, entre otras, en posibles regulaciones del acceso, circulación y estacionamiento dirigidas a los vehículos más contaminantes a la ZBE.**

Así, entre los problemas que **pretendemos solucionar y anticiparnos** son:

- 1. Salud pública:** La Organización Mundial de la Salud y la propia Unión Europea establecen la necesidad de reducir las emisiones contaminantes debidas al tráfico rodado de las ciudades. La contaminación, no solo del tráfico, es un factor que genera importantes daños a la salud, y aunque Mérida no tiene problemas vinculados a este problema, sí es una cuestión de actuación y compromiso global en la prevención con los problemas de salud.
- 2. Movilidad sostenible:** Es necesario armonizar la ordenación de los distintos usos de las vías y espacios públicos urbanos, el de circulación y estacionamiento, con la protección del medio ambiente y el desarrollo de la actividad económica, en aplicación de los principios legales de movilidad sostenible.
- 3. Cambio climático:** El Ayuntamiento de Mérida, está comprometido con el cumplimiento de la Agenda 2030, donde el ODS 13 es: "Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos". El objetivo es prepararnos para afrontar los impactos del cambio climático, sentar las bases de una economía neutra en emisiones y acompañar a los colectivos más vulnerables en el proceso de transición. Desde la comunidad científica solvente se viene advirtiendo de las consecuencias que tendría el exceso de emisiones de CO₂ a la atmósfera, provocando un aumento en el efecto invernadero, ya que este CO₂ evita que el calor y los rayos solares sean rebotados al espacio. Este efecto invernadero está provocando un aumento de la temperatura media del planeta que ha sido medido y verificado en numerosas ocasiones. La ciudadanía en los últimos años está viviendo en primera persona las consecuencias del aumento global de temperatura (más incendios, sequía, olas de calor de más días de duración, fenómenos meteorológicos adversos entre otros).

- 4. Dependencia de la importación de combustibles:** Otro importante aspecto a destacar es la dependencia actual de la Unión Europea y en particular de España de la importación de combustibles fósiles para la movilidad. Es por lo tanto primordial evolucionar hacia un modelo energéticamente independiente. La creación de zonas de bajas emisiones en Mérida, servirá como incentivo para que la ciudadanía vaya transformando paulatinamente sus modos de movilidad.
- 5. Adaptación normativa:** La vigente Ordenanza debe adaptarse a las novedades legislativas y reglamentarias estatales básicas que inciden en el ámbito de la movilidad.
- 6. Dispersión normativa:** algunas materias relativas a la movilidad son objeto de regulaciones municipales independientes, no adecuadamente coordinadas, lo que dificulta la posibilidad de llevar a cabo mejoras significativas que profundicen en la sostenibilidad energética, económica y medioambiental de la ciudad.
- 7. Mejora técnica:** La Ordenanza de Movilidad es un reglamento denso y extenso cuya complejidad técnica se ha visto agravada por las sucesivas reformas experimentadas, por lo que se considera necesario eliminar la reiteración de aquellos contenidos ya regulados en la normativa estatal básica, mejorar y depurar su estructura y contenido al objeto de facilitar su comprensión por la ciudadanía.

3. OBJETIVOS DEL PROCESO DE CONSULTA Y DEL PROYECTO DE LA ORDENANZA.

La intención es que esta ordenanza cumpla con el principio de seguridad jurídica, al ajustarse y desarrollar, en el ámbito de las competencias municipales, la normativa comunitaria, estatal y autonómica, ofreciendo un marco normativo preciso, amplio, estable y al mismo tiempo flexible para ofrecer solución a los desafíos presentes y futuros de la movilidad urbana sostenible.

- 1. El principal objetivo de la norma es dar cumplimiento al mandato legal recogido en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética.**
- 2. Incidir en aquellos aspectos de la dimensión normativa de la movilidad urbana que favorecen la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad,** en el marco del compromiso municipal de protección de la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire, en su caso:
 - a) Garantizar la prioridad efectiva de los medios de transporte público colectivo;
 - b) Priorizar la movilidad peatonal y ofrecer soluciones normativas orientadas a asegurar su seguridad;



MÉRIDA
AYUNTAMIENTO

- c) Regular las condiciones de la movilidad ciclista para favorecer su uso y garantizar su seguridad;
 - d) Promover medidas que incrementen de forma efectiva la seguridad vial de las personas motoristas, la reducción de la contaminación acústica y ambiental de motos y motocicletas, y la regulación de su estacionamiento e interacción con el resto de los vehículos;
 - e) Fomentar el uso efectivo de vehículos con un menor consumo energético y que empleen formas de energía menos contaminantes (vehículos cero emisiones, eléctricos, híbridos y eco);
 - f) Regular determinados aspectos de los vehículos de uso compartido;
- 3. Colaborar en la reducción del impacto de huella de carbono del tráfico de la ciudad de Mérida** y su influencia en el efecto invernadero y por ende en el cambio climático.
- 4. Contribuir a la reducción de la dependencia de combustibles fósiles** en la ciudad lo que supondrá un mejor coste energético para la Mérida y en consecuencia una mejora en la economía.
- 5. Cooperar en la bajada del impacto económico debido a las enfermedades** directamente relacionadas con la contaminación atmosférica.
- 6. Incrementar la seguridad vial.** Dentro de este objetivo se pretende:
- a) Garantizar la convivencia entre los distintos medios de movilidad de forma que se garantice en todo caso la seguridad vial, incrementando la protección de las posiciones más débiles de movilidad (peatón, ciclista, motorista) en su interacción con otras más seguras (automóviles y vehículos pesados);
 - b) Apostar por la educación vial y concienciación ciudadana como elemento esencial de la seguridad vial;
 - c) Incidir en la dimensión preventiva de accidentes y garantista de la seguridad vial de los instrumentos sancionadores en materia de movilidad, e incrementar la información y la transparencia municipal en materia de infracciones y sanciones en materia de movilidad;
- 7. Concretar y desarrollar la regulación vigente de las reservas y ocupaciones en la vía pública,** para favorecer el conocimiento por sus usuarios de los requisitos necesarios para su otorgamiento y mejorar de su funcionamiento.



- 8. La necesidad de actualizar la regulación de las paradas y estacionamientos, junto a la carga y descarga,** y de incluir el régimen sancionador de los usos indebidos de las autorizaciones municipales y la vulneración de las reservas para las personas con discapacidad que conlleve movilidad reducida, entre otros.
- 9. Contemplar los supuestos de inmovilización y retirada, depósito** y tratamiento residual de vehículos en el marco de la legislación estatal.
- 10. Establecer un tratamiento específico en la Ordenanza para los dispositivos de movilidad personal.**
- 11. Simplificar la regulación en un solo texto normativo que regule sistemáticamente la materia y que reduzca su complejidad** a través de una estructura más sencilla, empleando un lenguaje fácilmente comprensible y accesible a toda la ciudadanía.
- 12. Simplificar las cargas administrativas de los procedimientos de movilidad** para agilizar su tramitación e incrementar la transparencia en la gestión municipal.

En definitiva, se plantea la necesidad de dotar a la ciudad de una nueva ordenanza que, en la esfera de competencia municipal, racionalice el tránsito de las personas, la circulación y el estacionamiento de los vehículos, y el uso compartido de las vías, espacios públicos y el dominio público municipal, integrando todo lo relativo a la movilidad en una norma que impulse y lleve a la práctica los objetivos de la política de movilidad sostenible recogidos en el artículo 100 de la Ley de Economía Sostenible.

4. POSIBLES SOLUCIONES, ALTERNATIVAS REGULATORIAS Y NUEVAS OPORTUNIDADES.

El Reglamento 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, sobre la gobernanza de la Unión de la Energía y de la Acción por el Clima crea **dos nuevas figuras fundamentales** para determinar el marco de actuación en materia de acción contra el cambio climático:

- Los Planes Nacionales Integrados de Energía y Clima (PNIEC)
- y la Estrategia de Descarbonización a 2050.

Estas **dos herramientas pretenden asegurar, de manera fiable, inclusiva, transparente y predecible, el logro de los objetivos y metas para el año 2030 y para el largo plazo.** La Ley 7/2021 de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética contiene los elementos reguladores del primer PNIEC, así como de los sucesivos que vayan a presentarse a la Comisión Europea y dicha norma, en su artículo 14.3.a), establece que los municipios españoles de más de 50.000 habitantes, los territorios insulares y los municipios de más de 20.000 habitantes cuando se superen los valores límite de los contaminantes regulados en Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, deberán adoptar, planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación, que permitan reducir las

emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, entre otras, el establecimiento de Zonas de Bajas Emisiones.

Por tanto, **la necesidad y oportunidad de la aprobación de la futura ordenanza se enmarca en la obligación legal establecida en la mencionada norma.**

4.1. Modelo previsto:

Uno de los asuntos que tenemos intenciones de plantear es aquel relacionado sobre el principio de proporcionalidad, en la **medida en que se prevé que la ordenanza recoja únicamente, aquellas cargas o restricciones estrictamente necesarias** para cumplir las razones de interés general, imponiendo el menor número posible de aquellas y de la forma menos restrictiva para los derechos de las personas, y el principio de eficiencia al evitar cargas accesorias o innecesarias a la ciudadanía, y simplificar y racionalizar la gestión administrativa.

Dado que Mérida **no tiene las problemáticas de contaminación derivadas** de la movilidad urbana que afectan a otras ciudades de España, **la ZBE no se plantea como un instrumento para la restricción de derechos o a la prohibición del uso del automóvil sino como un instrumento correctivo de las inercias actuales para evitar tener dichos problemas en el futuro.**

En consecuencia, **ni la zona de bajas emisiones ni su ordenanza reguladora se plantean desde una perspectiva de restricción de derechos e imposición de obligaciones que generen un perjuicio económico a la ciudadanía emeritense.**

Por lo tanto, el planteamiento de la norma se basa en la corresponsabilidad ciudadana, incidiendo en el fomento de la movilidad sostenible, la incentivación de las alternativas menos contaminantes para el desarrollo de la movilidad urbana y la educación ciudadana como ejes principales del proyecto.

Así pues, **nos proponemos elaborar una ordenanza que permita innovar soluciones eficaces y socialmente consensuadas a los problemas del presente y se anticipe a las realidades de la movilidad del futuro, como la movilidad eléctrica, que son ya una realidad** o los problemas vinculadas a la situación ambiental como son los efectos del cambio climático o aquellos vinculados a la salud.

Por ello, esta opción es la que consideramos la más adecuada y satisfactoria porque permite: ofrecer **soluciones regulatorias que incrementen la sostenibilidad energética, económica y medioambiental de la movilidad urbana de forma socialmente consensuada**, así como ofrecer un régimen normativo unitario que mejore y simplifique las normas y favorezca su conocimiento para las personas habitantes de Mérida, puesta para la elaboración de una Ordenanza de movilidad sostenible, que recoja en un único texto, debidamente actualizado y armonizado, **todas las disposiciones municipales aplicables a la movilidad de esta ciudad es la solución más adecuada para dar respuesta a las necesidades de la ciudadanía.**

4.2. Necesidades y oportunidades de la aprobación.

Con la redacción de una nueva Ordenanza de movilidad **se pretende dar satisfacción a las siguientes necesidades:**

- 1. Reforzar la dimensión medioambiental de la movilidad** en el marco del compromiso de proteger la salud de las personas que habitan en Mérida y el mantenimiento actual de la calidad del aire. Para ello se requiere desarrollar normativamente el contenido de los instrumentos esenciales de planificación municipal de la sostenibilidad medioambiental en esas materias de movilidad en los que se está trabajando como la revisión del Plan de Movilidad Urbana Sostenible y Espacio Público de la Ciudad de Mérida (PMUS).
- 2. Conceder y garantizar la prioridad de los medios de transporte público colectivo sobre los medios individuales y privados de transporte**, al objeto de potenciar la eficacia y los efectos medioambientales de la movilidad colectiva y las ventajas que supone para las personas la reducción de los costes energéticos y la mejora de su calidad de vida.
- 3. La necesidad de incrementar la seguridad vial en el marco de una movilidad urbana cada día más compleja.** El compromiso municipal emeritense por la seguridad vial se refuerza desde la dimensión preventiva, la apuesta por la concienciación ciudadana, y la información y la transparencia municipales relativa a los instrumentos sancionadores.
- 4. Fomentar y proteger modos de movilidad sostenible como la peatonal, ciclista y personas usuarias de patinetes que han adquirido en los últimos años una gran relevancia cualitativa y cuantitativo, y garantizar su convivencia respetuosa.**
- 5. Promover el uso de vehículos con un menor consumo energético y que empleen formas de energía menos contaminantes** (vehículos eléctricos y de bajas emisiones) y favorecer el desarrollo e implantación de infraestructuras de acceso público destinadas a la recarga eléctrica de vehículos.
- 6. La necesidad de ofrecer mapas con diferentes soportes (digitales) y en lenguaje fácil**, que incorporen usos y nivel de ocupación de los aparcamientos municipales, que se regulan por cada pliego específico en los supuestos de gestión indirecta y por normas específicas aprobadas por la Junta de Gobierno Local, para cada aparcamiento.
- 7. Reforzar el carácter instrumental del coste del estacionamiento urbano en la sostenibilidad** medioambiental de la movilidad y la mejora de la calidad del aire.
- 8. El uso compartido de los automóviles**, que evita a muchas personas tener que disponer de un coche privado, pudiendo disfrutar habitualmente del transporte público colectivo y recurrir al servicio público del taxi o a un automóvil de uso compartido o cuando así lo necesite.

9. **Regular la utilización de dispositivos de movilidad personal** (patines, patinetes y plataformas personales de movilidad eléctrica) cada vez más frecuentes en calzadas y aceras.
10. Y por último la necesidad de **modernizar la normativa municipal, simplificar su estructura y contenido y reducir las cargas administrativas.**

5. ¿CÓMO PARTICIPAR EN ESTA CONSULTA?

Este proceso de **consulta es de una alta importancia para el desarrollo del proyecto de esta Ordenanza** ya que pocas materias revestirán un carácter tan marcadamente transversal u horizontal como la salud, el cambio climático y la movilidad, por lo que es necesario que las vecinas y los vecinos de Mérida, tengan la posibilidad formal de expresar sus propuestas.

Al hilo de lo anterior, todos los ciudadanos y todas las ciudadanas pueden ser, en alguna ocasión, interesados en la movilidad: peatones, conductores, ciclistas o motociclistas, patinadores o deportistas en la vía pública, usuarios de vehículos privados, taxis o transporte público, de estacionamientos o de elementos de movilidad compartida-

A esos intereses generales, habrá que sumar los más concentrados que encarnan las distintas asociaciones, entidades y colectivos, que a buen seguro se verán interpelados, en mayor o menor medida, por la materia considerada.

Por lo tanto, el trámite de consulta pública **previa tiene por objeto recabar la opinión de ciudadanos y ciudadanas, organizaciones, asociaciones y grupos no formales de personas**, a fin de poder conformar la propuesta final de implementación de la Zona de Bajas Emisiones en la Ciudad de Mérida, **pudiendo presentar sus propuestas en torno a cuestiones como:**

- Objetivos y motivación de la implantación de la ZBE de Mérida.
- Excepciones, autorizaciones o moratorias que deben quedar reguladas.
- Cualquier otra cuestión en relación con la aplicación de la ZBE.

A la vista de lo anterior, los ciudadanos, las ciudadanas, las asociaciones y organizaciones representativas o potencialmente afectadas y que así lo consideren, pueden hacer llegar sus opiniones y sugerencias sobre los aspectos planteados en este documento, a través de los canales que proponemos, a través de las siguientes **8 preguntas:**



PREGUNTAS DE LA CONSULTA PREVIA A LA CIUDADANÍA PARA LA ELABORACIÓN DEL BORRADOR DEL PROYECTO DE ORDENANZA DE ZONA DE BAJAS EMISIONES PARA LA CIUDAD DE MÉRIDA.

1. De los **problemas que hemos identificado** en el texto de la consulta para la elaboración de la Ordenanza para la ZBE, en su opinión, ¿Cuál es el **MÁS IMPORTANTE** de todos?
2. ¿Y el **MENOS IMPORTANTE**?
3. ¿Faltaría añadir en su opinión **algún problema que NO ESTÉ IDENTIFICADO**?
4. De las **necesidades y oportunidades** que tendrá la puesta en marcha de la Ordenanza para la ZBE, en su opinión, ¿Cuál es la **OPORTUNIDAD MÁS RELEVANTE** de todas las enunciadas?
5. ¿Y cuál sería la **MENOS RELEVANTE**?
6. ¿Faltaría añadir en su opinión, añadir **ALGUNA NUEVA OPORTUNIDAD O NECESIDAD** que no esté identificada?
7. A su juicio, ¿Qué medidas exclusivamente **vinculadas a la movilidad urbana, DEBERÍAN ESTAR REGULADAS** en el proyecto de la Ordenanza de la Zona de Bajas Emisiones de Mérida?
8. A su juicio, ¿Qué medidas exclusivamente **vinculadas a la reducción de emisiones, DEBERÍAN ESTAR REGULADAS** en el proyecto de la Ordenanza de la Zona de Bajas Emisiones de Mérida?
9. A su juicio, ¿Qué medidas exclusivamente **vinculadas al acceso a las calles que sean objetivo de la ordenanza, DEBERÍAN ESTAR REGULADAS** en el proyecto de la Ordenanza de la Zona de Bajas Emisiones de Mérida?
10. ¿Qué **OTRAS CONSIDERACIONES** quieres añadir en relación a este proyecto de ZBE?

8. VÍAS DE PARTICIPACIÓN:



A través del formulario establecido en la Página web del Ayuntamiento:
<https://merida.es/zona-bajas-emisiones/>

9. PLAZOS Y CONTENIDOS

Serán 20 días naturales, a contar desde el día siguiente a la publicación del **presente anuncio en la web municipal**, sin perjuicio de su presentación en cualquiera de los lugares indicados en el artículo 16 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Se facilita **como orientación, un modelo en texto PDF auto rellenable y en texto abierto**, para facilitar la generación de contenidos.

Sólo podrán **considerarse aquellas aportaciones** en las que la persona remitente esté correctamente identificada y que las propuestas presentadas, no atenten contra los derechos y las libertades fundamentales de la ciudadana.

En Mérida, a 20 de noviembre de 2024

Felipe González Martín

Concejal delegado de Turismo, Policía Local y Movilidad Urbana Sostenible