

Doy fe y testimonio: Que en el procedimiento expedientes sobre trabajos en beneficio comunidad 1376/22-3 que trae causa de la ejecutoria 443/20 del Juzgado Penal 9 de Sevilla, seguido ante este Juzgado se ha dictado auto del siguiente tenor literal:

Jornadas 32; J Penal 9 Sevilla; Ejec 443/20; Fecha plan TBC 25 de marzo de 2022.

Auto 3591/2022.

En Sevilla a 20 de julio de 2022.

Hechos.

Primero. En fecha 11 de abril de 2022 se dictó auto por el que se tomaba conocimiento del plan de ejecución de la pena de trabajos en beneficio de la comunidad (TBC) elaborado y aprobado por el Servicio de Gestión de Penas y Medidas Alternativas en ejecución de la pena impuesta a la penada Sara Abigail Pelítez Rodríguez.

Segundo. Con posterioridad, el Servicio de Gestión de Penas y Medidas Alternativas de Sevilla ha comunicado a este Juzgado de Vigilancia Penitenciaria que el penado no ha cumplido la condena ni alegado causa alguna que justifique sus ausencias.

Tercero. Conferido traslado al Ministerio Fiscal, por este se informa en el sentido de interesar la deducción de testimonio por delito de quebrantamiento de condena.

Razonamientos jurídicos.

Único. Conforme a lo prevenido en el artículo 49.6 del Código Penal y visto el informe emitido por la Administración Penitenciaria del que destaca la ausencia del penado sin causa que la justifique y su desinterés en cumplir la pena impuesta, procede declarar incumplida la pena de trabajos en beneficio de la comunidad y deducir testimonio para proceder contra el penado de conformidad con el artículo 468 del mismo texto legal.

Vistos los preceptos legales citados y demás de general y pertinente aplicación.

Dispongo: Se declara incumplida la pena, procediendo el archivo del presente expediente judicial ante el incumplimiento por el penado Sara Abigail Pelítez Rodríguez de la pena impuesta en la causa que se detalla en el encabezamiento de la presente resolución; dedúzcase testimonio del presente expediente para su remisión al Juzgado de Guardia de Sevilla y participése la presente resolución al Juzgado sentenciador a los efectos oportunos, llevándose a efecto todo lo anterior, una vez sea firme la presente resolución

Notifíquese la presente resolución al Ministerio Fiscal, y al penado, informándoles que contra la misma cabe recurso de reforma ante este Juzgado, en el plazo de tres días a contar desde el siguiente al de su notificación; comuníquese al Servicio de Gestión de Penas y Medidas Alternativas para su conocimiento y a los efectos oportunos.

Así lo acuerda, manda y firma el/la Ilmo/a Sr/Sra Magistrado/a / Juez/a del Juzgado de Vigilancia Penitenciaria núm. 11 de Andalucía, con sede en Sevilla; doy fe.

Para que sirva de notificación a Sara Abigail Pelítez Rodríguez la vista de la imposibilidad de notificarle personalmente. Y para que conste, en cumplimiento de lo mandado, expido y firmo el presente.

En Sevilla a 3 de octubre de 2022.—La Letrada de la Administración de Justicia, María José de Góngora Macías.

15W-6352

AYUNTAMIENTOS

SEVILLA

El Ilmo. Sr. Teniente de Alcalde Delegado de Gobernación, Fiestas Mayores y Área Metropolitana mediante resolución número 8441 de fecha 30 de septiembre de 2022 ha resuelto lo siguiente:

«Vistas y consideradas las aportaciones efectuadas en el proceso información pública efectuado de la aprobación de la propuesta inicial de implantación de las zonas de bajas emisiones de la Cartuja y el régimen aplicable a las mismas por la Dirección General de Movilidad, y una vez finalizado el trámite se ha formulado una propuesta definitiva de delimitación y régimen aplicable en conformidad con la Ordenanza de circulación de la ciudad de Sevilla. Vistos los informes jurídico y técnicos emitidos en el expediente tramitado y de conformidad con el artículo 25.2 g), de la Ley de Bases de Régimen Local 7/1985, de 2 de abril, en consonancia con el artículo 7 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y con lo dispuesto en el artículo 6 de la Ordenanza de Circulación de la Ciudad de Sevilla; en virtud de la competencia atribuida mediante Resolución de Alcaldía 134 de 8 de febrero de 2022, resuelvo:

Primero. Aprobar la delimitación de las zonas de bajas emisiones Cartuja Norte y Cartuja Sur y el régimen aplicable a las mismas, incorporada como anexo a la presente resolución de conformidad con la Ordenanza de circulación de la ciudad de Sevilla.

Segundo. Los términos y plazos en que se hará efectiva la implantación de las referidas zonas se concretarán en una resolución dictada al efecto, que se publicará en el «Boletín Oficial» de la provincia de Sevilla, en la que se fijará el día de comienzo del sistema de control electrónico de acceso de vehículos en el área, previendo, en su caso, un periodo de preaviso e información del sistema.

Tercero. Publicar el texto íntegro de esta resolución en el «Boletín Oficial» de la provincia de Sevilla.»

ANEXO

Denominación y delimitación de las zonas

1. Zona de bajas emisiones de Cartuja Norte.

Calles comprendidas en el interior del perímetro delimitado exteriormente por las siguientes calles:

Américo Vespucio desde intersección con Leonardo Da Vinci, Juan Bautista Muñoz, José de Gálvez, Matemáticos Rey Pastor y Castro, Marie Curie, Avenida de Carlos III (excepto aparcamientos de la banda Oeste y su acceso por Hermanos d'Eluyar), ramal de incorporación SE-30 sentido Glorieta Olímpica hasta intersección con Américo Vespucio.

Ninguna de las calles indicadas, que conforman el perímetro exterior, está incluida dentro de la zona de bajas emisiones.

2. Zona de bajas emisiones de Cartuja Sur.

Calles comprendidas en el interior del perímetro delimitado exteriormente por las siguientes calles:

Marie Curie, Camino de los Descubrimientos, Francisco de Montesinos, Avenida de Carlos III (excepto aparcamientos de la banda Oeste y sus accesos).

Ninguna de las calles indicadas, que conforman el perímetro exterior, está incluida dentro de la zona de Bajas Emisiones.

Tiempo de aplicación

Las restricciones recogidas resultarán de aplicación, con carácter general, de lunes a viernes, no festivos, en horario de 7:00 a 19:00 horas.

Régimen de accesos aplicable a las zonas de bajas emisiones Cartuja Norte y Cartuja Sur.

Consideraciones generales

— Se podrán introducir excepciones a la prohibición general para determinados tipos de vehículos, o por periodo de tiempo, sin necesidad de autorización.

Atendiendo a las consideraciones anteriormente indicadas, se autoriza el acceso a las zonas de tráfico restringido los siguientes vehículos:

Régimen general

Con carácter general, únicamente podrán acceder al interior de las zonas delimitadas de bajas emisiones Cartuja Norte y Cartuja Sur, por razón de su potencial contaminante y sin necesidad de registro previo, todos los vehículos con distintivo ambiental «B», «C», «Eco» y «Cero Emisiones», de acuerdo con la clasificación recogida en el Reglamento General de Vehículos.

Excepciones

Adicionalmente, podrán acceder al interior del recinto delimitado de las zonas de bajas emisiones, por razón de su potencial contaminante, aquellos vehículos que aunque no cuenten con el distintivo ambiental exigible en el régimen general, se encuentren encuadrados en una o más de los siguientes criterios:

A) *Excepciones por categoría de homologación.*

1. Motocicletas y ciclomotores.

— Motocicletas y ciclomotores (vehículos de categoría L1, L1e, L3, L3e), sin necesidad de registro previo.

2. Vehículos de transporte de mercancías de M.M.A.>3.500 kg (artículo 9.14 O.C.)

— Vehículos destinados al transporte de mercancías de M.M.A. mayor a 3.500 kg, y menor o igual a 12.000 kg (vehículos de categoría N2), sin necesidad de registro previo.

— Vehículos destinados al transporte de mercancías de M.M.A. mayor a 12.000 kg (vehículos de categoría N3), previa autorización expresa, mediante solicitud dirigida a la Delegación competente en materia de movilidad.

3. Vehículos de transporte viajeros y sus equipajes de más de 8 plazas de asiento además del conductor (artículo 9 O.C.)

— Vehículos de categoría M que tengan más de 8 plazas de asiento además del conductor, cualquier que sea su M.M.A (vehículos de categoría M2 y M3), con independencia que presten servicio regular o discrecional, de uso general o especial. Sin necesidad de registro previo.

B) *Excepciones por criterio de utilización y otras circunstancias.*

4. Bicicletas, Ciclos y Vehículos de Movilidad Personal.

— Bicicletas, ciclos y ciclos de pedaleo asistido, y vehículos de movilidad personal, sin necesidad de registro previo.

5. Residentes y usuarios de plaza de garaje (arts. 10 al 15 de la O.C. Autorizaciones Tipo A y B).

— Acreditados Tipo A (Residentes): conforme a los requisitos que establece la Ordenanza de Circulación en sus artículos 10, 11 y 12. Requieren de registro previo en el Distrito Municipal.

— Acreditados Tipo B (Usuarios plaza garaje en zona restringida): conforme a los requisitos que establece la Ordenanza de Circulación en sus artículos 13, 14 y 15. Requiere de registro previo en el Distrito Municipal.

6. Vehículos que transporten o recojan a Personas de Movilidad Reducida (arts. 9.10 y 9.15 O.C.)

— Requiere de registro previo de la persona titular de la tarjeta de PMR, y comunicación/autorización previa al acceso de vehículos, en la que indicará matrícula del mismo.

— Sólo un vehículo puede permanecer en el interior de la zona de bajas emisiones por cada usuario acreditado de PMR. Hasta que no abandone la zona no puede comunicar uno nuevo.

La acreditación/alta de la persona titular de tarjeta de PMR se llevará a cabo mediante solicitud dirigida a la Delegación competente en materia de Movilidad en la que se aporten los documentos acreditativos de dicha circunstancia.

7. Vehículos vinculados a Actividad Económica de empresas ubicadas en el interior de la zona de bajas emisiones (artículo 16.6 O.C. autorización Tipo C)

— Vehículos vinculados a la actividad económica de empresas ubicadas en el interior de las zonas de tráfico restringido, bajo modalidad de registro previo, mediante solicitud dirigida a la Delegación competente en materia de Movilidad en la que se aporten los documentos acreditativos de dicha circunstancia.

8. Vehículos de emergencias, y asistencia sanitaria (artículo 9 O.C.)

— Vehículos pertenecientes a los cuerpos y fuerzas de seguridad del estado.

— Vehículos de bomberos.

— Vehículos de protección civil y salvamento.

— Ambulancias, de tipo asistencial o no asistencial.

No requieren de registro previo, siempre y cuando su uso se encuentre debidamente recogido en los dos últimos dígitos del código de clasificación en la ficha técnica del vehículo. En caso contrario, requerirá de autorización previa.

9. Vehículos destinados a transporte público de viajeros en vehículos de turismo (artículo 9 O.C.)

- Vehículos destinados a transporte público de viajeros en vehículos de turismo (Taxi), hasta el 15 de febrero de 2023, coincidiendo con el final del plazo establecido por el Decreto 84/2021, de 9 de febrero, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo, aprobado por el Decreto 35/2012, de 21 de febrero, por el cual se establece un su disposición transitoria tercera, sobre antigüedad y sustitución de los vehículos, un plazo de dos años desde la entrada en vigor del mismo para la sustitución de vehículos con más de doce años de antigüedad a contar desde su primera matriculación. Sin necesidad de registro previo.

10. Aparcamientos públicos en régimen de rotación (artículo 9 O.C.)

- Podrán acceder al interior de las zonas de bajas emisiones todos aquellos vehículos con destino a alguno de los estacionamientos de uso público en régimen de rotación ubicados en su interior, con independencia del distintivo ambiental de los mismos.
- La comprobación del destino de los vehículos se llevará a cabo mediante cotejo de matrículas captadas por el sistema de reconocimiento de matrículas del sistema automatizado de control de accesos, con el sistema de reconocimiento de matrículas de los aparcamientos.

11. Vehículos que transporten pacientes para su atención por motivo de urgencias o alta hospitalaria (artículo 16 O.C.)

- Vehículos que trasladen pacientes para su atención por motivo de urgencias o alta hospitalaria, bajo la modalidad de registro posterior, que deberá de producirse en el plazo de 48 horas desde el acceso no autorizado previamente a la zona de bajas emisiones, mediante el procedimiento que de forma coordinada se establezca con los centros médicos ubicados en el interior de la zona restringida que presten este tipo de servicios.

12. Otros casos conforme a lo establecido en los arts. 9 y 16 O.C.)

- Vehículos de servicios municipales (Parques y jardines, Limpieza Viaria y recogida de residuos urbanos, Alumbrado Público, Conservación de pavimentos, Abastecimiento y saneamiento de aguas, Señalización, Semáforos, etc), pertenecientes a parque móvil municipal, o empresas contratistas de servicios públicos municipales.
- Vehículos blindados de transporte de fondos y gestión de efectivo
- Vehículos de servicios médicos acondicionados para funciones sanitarias (análisis, radioscopia, urgencias, etc.)
- Vehículos Funerarios
- Grúas de asistencia en carretera
- Vehículos taller
- Vehículos de RTV
- Vehículos nupciales
- Vehículos de transporte de personas a centros de estancia diurna
- Otros casos no recogidos de forma expresa en la ordenanza, previa petición expresa por parte del interesado que justifique la necesidad de acceso al margen de alguna de las modalidades contempladas.

No requieren de registro previo, siempre y cuando su uso se encuentre debidamente recogido en los dos últimos dígitos del código de clasificación en la ficha técnica del vehículo. En caso contrario, requerirá de registro previo, mediante solicitud dirigida a la Delegación competente en materia de Movilidad en la que se aporten los documentos acreditativos de dicha circunstancia.

Moratorias y calendario de implantación

El régimen de accesos previsto a las zonas de bajas emisiones será revisado anualmente, debiendo de analizarse dentro del primer trimestre de cada año, al menos: el inventario de plazas de aparcamiento disuasorio ofertadas en los aparcamientos habilitados tanto en la denominada como banda oeste (bolsas de aparcamiento limítrofes por el Este con la Av. de Carlos III, entre el enlace con la SE-30 y Francisco de Montesinos), como en la banqueta Sur; el grado de ocupación de las bolsas de aparcamiento de la Banda Oeste; el número de vehículos que acceden al interior de zonas de bajas emisiones clasificados atendiendo a su distintivo ambiental, tipología de vehículos y franjas horarias; y la oferta, tipología y características de la prestación del servicio de transporte público de viajeros en la zona de bajas emisiones.

Atendiendo al resultado de dicho análisis podrá iniciarse justificadamente el proceso para la modificación, tanto del régimen general aplicable, como las excepciones al mismo, contemplando un plazo razonable, no inferior a 3 meses desde su aprobación hasta la entrada en vigor del mismo, salvo en aquellos casos donde exista autorización expresa o moratoria concedida donde expresamente se recoja un plazo distinto al anterior.

Todas las excepciones recogidas en este documento tienen la consideración de moratoria, y por lo tanto de autorización en precario, pudiendo ser revocadas en cualquier momento sin derecho a indemnización alguna, respetando en cualquier caso la vigencia establecida en la resolución.

El informe que sirve de motivación a la resolución tiene el siguiente tenor literal:

ALEGACIÓN NÚM.: RIES 4109

Con fecha 21 de agosto de 2022 es presentado escrito de alegaciones por doña Rosa María Villalba Carbajal en representación de -- no se indica -- formula alegaciones dentro del proceso de información pública para la declaración de Zona de Bajas Emisiones en la Isla de la Cartuja en conformidad a la resolución 789 de 29 de julio de 2022 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación, Fiestas Mayores y Área Metropolitana. Su escrito se ha incorporado al expediente correspondiente dentro del proceso de información pública.

Presenta las siguientes alegaciones:

Núm. ID 001.

Descripción de la alegación:

Expone la disconformidad con la definición que la Ley 7/2021, de 20 mayo de Cambio Climático y Transición Energética, lleva a cabo sobre las zonas de bajas emisiones, en concreto sobre el sistema de clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones del Reglamento General de Vehículos vigente al que hace referencia.

Respuesta a la alegación:

La alegación presentada cuestiona elementos recogidos en dos instrumentos legislativos vigentes, con rango de Ley y de Reglamento de ámbito estatal, que no son objeto del presente proceso de información pública. La declaración de zonas de bajas emisiones debe en cualquier caso de cumplir la normativa vigente, que tal y como se indica en el texto sometido a información pública, es la Ley 7/2021, de 20 mayo de Cambio Climático y Transición Energética, donde se define los criterios a emplear, no pudiendo apartarse de los mismos.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Núm. ID 002.

Descripción de la alegación:

Expone que la propuesta de creación de la zona de bajas emisiones tenga en cuenta la sentencia del TSJC 969/2022 de 21 de marzo de 2022 contra el acuerdo plenario del consejo municipal del Ayuntamiento de Barcelona de 20 de diciembre de 2019, que aprueba la Ordenanza relativa a la restricción de la circulación de determinados vehículos en la ciudad de Barcelona con el objeto de preservar y mejorar la calidad del aire.

Respuesta a la alegación:

La declaración de zona de bajas emisiones se fundamenta en la Ley 7/2021, de 20 mayo de Cambio Climático y Transición Energética, posterior a dicho acuerdo plenario.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Núm. ID 003.

Descripción de la alegación:

Solicita posponer o demorar la implantación de la zona de bajas emisiones hasta que haya una alternativa real, eficiente, con frecuencias y conexiones urbanas e interurbanas de transporte público, así como que se garanticen condiciones aceptables de seguridad, iluminación, acceso peatonal y estado de pavimento de las zonas de aparcamiento disuasorio (de la zonas de bajas emisiones delimitada) propuestas, y acuerde con las empresas medidas de flexibilidad horaria, conciliación laboral y personal, aumento del teletrabajo, planes de movilidad de las empresas y no se olvide a las personas con horarios nocturnos, y se tengan en cuenta planes de igualdad, así como propuestas de creación de autobuses exclusivos para personas trabajadoras sufragados por el Ayuntamiento empresas y Junta de Andalucía cerca de los domicilio de las personas, y medidas de fomento del vehículo compartido.

Respuesta a la alegación:

El PCT Cartuja ya cuenta actualmente con cobertura de transporte público, con independencia de la nueva línea que se tiene previsto habilitar, con frecuencia suficiente y conexiones con otras líneas.

La zona que se ofrece como alternativa para el estacionamiento de vehículos que no cumplan con los requisitos exigidos se trata de una zona urbanizada, ubicada en el interior de la trama urbana consolidada y dotada de todos los servicios propios de una ciudad, aceras, pavimentada, que ya es usada actualmente, y desde hace años, como zona de aparcamiento para los usuarios del PCT, tanto aquellos cuyos vehículos cumplen los requisitos como los que no.

El Ayuntamiento no dispone de competencias para regular los horarios, ni medidas de conciliación laboral, teletrabajo o planes de igualdad de empresas privadas u otros organismos no municipales.

La propuesta ya tiene en cuenta las necesidades de trabajadores en horario nocturno al quedar limitada la aplicación de las restricciones al horario de 7h a 21h de lunes a viernes no festivos.

El ayuntamiento de Sevilla ya presta servicio de transporte público de viajeros regular de uso general. Lo solicitado se trataría de un transporte público de viajeros regular de uso especial, que son aquellos destinados a servir, exclusivamente, a un grupo específico de usuarios tales como escolares, trabajadores, militares, o grupos homogéneos similares conforme al art 67 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Respecto al vehículo compartido, la reserva de plazas de estacionamiento para este tipo de vehículos, o cheques gasolina o incentivos económicos son cuestiones compatibles con el cumplimiento de la regulación que se propone, o directamente no son competencia de las propias empresas, no pudiendo la administración en la libertad de empresa a la hora de negociar este tipo de medidas con sus trabajadores o representantes sindicales. Respecto al acceso de vehículos con 2 o más ocupantes, se trata de una medida deseable e incluso complementaria, pero incompatible con la restricción que se plantea, pudiendo en cualquier caso estacionar en los aparcamientos habilitados para vehículos que no cumplan los requisitos.

La declaración de zona de bajas emisiones se fundamenta en la Ley 7/2021, de 20 mayo de Cambio Climático y Transición Energética.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Núm. ID 004.

Descripción de la alegación:

Expone que la propuesta de limitación de acceso a vehículos más contaminantes, incide en los titulares de menor capacidad económica.

También lleva a cabo simulaciones en las que se calcula el tiempo y distancia caminando desde un punto ubicado diametralmente opuesto al punto de destino alegando que los aparcamientos cercanos pueden encontrarse ocupados.

Respuesta a la alegación:

En lo que respecta a la capacidad económica de los propietarios de los vehículos, la propuesta que se lleva a cabo discrimina por el potencial contaminante del vehículo conforme a los que establece la Ley 7/2021, de 20 mayo de Cambio Climático y Transición Energética.

Con independencia de lo anterior, no impide en ningún momento el acceso a la zona restringida de las personas, sino de los vehículos, existiendo alternativas de transporte público, bicicleta y otros modos de transporte, y ofreciendo incluso un oferta de aparcamiento disuasorio con oferta más que suficiente de plazas a lo largo de toda la zona delimitada, por lo tampoco impide el uso del vehículo, sino que únicamente lo penaliza.

Respecto de las distancias a recorrer en caso de que el estacionamiento más cercano no tenga plazas en ese instante, hay que indicar que esta situación es idéntica a la que se encontraría en caso de poder acceder al interior de la zona restringida, ya que ello no garantiza (y de hecho no es lo habitual), que el usuario encuentre aparcamiento en la puerta de su destino. De hecho, dichas bandas de estacionamiento se habilitaron en su día precisamente por la dificultad de encontrar estacionamiento en interior del PCT.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Núm. ID 005 (Núm. 4 en doc. original).

Descripción de la alegación:

Expone que la propuesta de limitación de accesos basada en los distintivos ambientales puede suponer una vulneración del ordenamiento jurídico, con una amplia descripción del articulados de numerosos textos legales, leyes, Constitución Española, Estatuto de Autonomía, sentencias de distintos Tribunales, etc

Respuesta a la alegación:

La declaración de zona de bajas emisiones se fundamenta en la Ley 7/2021, de 20 mayo de Cambio Climático y Transición Energética, vigente actualmente.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Núm. ID 006 (Núm. 5 en doc. original).

Descripción de la alegación:

Solicita que se elimine la excepción de cumplimiento de las restricciones en función del distintivo ambiental de los vehículos municipales (parques y jardines, limpieza viaria y recogida de residuos sólidos urbanos, alumbrado público, conservación de pavimentos, abastecimiento y saneamiento de aguas, señalización, semáforos, etc), pertenecientes a parque móvil municipal o empresas contratistas de servicios públicos municipales, por entender que supone una discriminación arbitraria frente al resto de ciudadanos por tratarse de un privilegio.

Respuesta a la alegación:

Los vehículos a los que se hace referencia son, tal y como así se especifica, para la prestación de servicios públicos y por tanto de carácter esencial para la ciudad y el mantenimiento de sus infraestructuras. Con independencia de lo anterior, el Ayuntamiento de Sevilla, a través del PMUS, ya dispone de un plan de renovación de la flota. Las principales flotas de los servicios municipales cumplen sobradamente con los requisitos indicados con vehículos de tipo eléctrico cero emisiones, Eco, o C en su mayoría. La excepción a dicho grupo de vehículos forma parte de un grupo más amplio donde se recogen otras tipologías de vehículos, no sólo los municipales, tales como vehículos blindados de transporte de fondos, de servicios médicos, funerarios, asistencia en carretera, vehículos taller, de RTV, nupciales, de transporte de personas a centros de estancia diurna, los de cualquier ciudadano que no cumpliendo los requisitos transporten a pacientes por motivos de urgencias hospitalarias, los de cualquier ciudadano que no cumpliendo los requisitos sean usuarios de aparcamientos públicos en el interior de la zona restringida, lo de cuerpos y fuerzas de seguridad, bomberos, protección civil y salvamento, ambulancias de tipo asistencia y no asistencial, los vinculados a actividad económica de empresas ubicadas en el interior de la zona restringida, los que transporten personas de movilidad reducida, etc. No se trata por tanto de un privilegio discriminatorio, sino de una excepción justificada en el tipo de servicio que prestan los mismos, y en cualquier caso revisable anualmente tal y como se indica en la propuesta de regulación, teniendo todas las excepciones carácter de moratoria y por tanto de autorización en precario que puede ser revocada en cualquier momento.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Núm. ID 007 (Núm. 6 en doc. original).

Descripción de la alegación:

Expone que la posibilidad de que el régimen de accesos y sus excepciones pueda ser modificado atendiendo al resultado de un proceso anual de análisis de una serie de datos (expresamente recogidos en la propuesta) puede vulnerar el ordenamiento jurídico.

Respuesta a la alegación:

Cualquier norma puede ser modificada en cualquier momento siempre que se respete el correspondiente procedimiento jurídico y/o administrativo para ello. Lo que viene a recoger la propuesta de regulación es una periodicidad en el análisis de la situación que permita disponer a la administración de datos objetivos para la toma de decisiones (que además se enumeran de forma exhaustiva), indicando expresamente que el proceso de modificación deberá de estar justificado (en ningún caso arbitrario como indica la alegación), que en todo momento se respetarán los plazos recogidos en las autorizaciones emitidas expresamente (resulta evidente que una vez finalice el plazo recogido en la misma) y estableciendo además un plazo mínimo desde que se produzca la modificación que en su caso se pudiese producir, hasta que la misma entre en vigor para permitir a los afectados poder llevar a cabo los cambios que necesiten para adaptarse a la nueva regulación.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Núm. ID 008 (Núm. 7 en doc. original).

Descripción de la alegación:

Expone que no se aportan informes en materia de calidad del aire o superación de niveles de emisiones en la Cartuja que justifiquen la creación de una zona de bajas emisiones, a excepción de los datos recogidos en el PACES y el PMUS, y hace referencia a una serie de directrices y un proyecto de Real Decreto actualmente en fase de tramitación que recogería una serie de contenidos, solicitando que se presenten los mismos.

Respuesta a la alegación:

En relación a la justificación de la medida, el PMUS aprobado en pleno de 12 de mayo de 2021, recoge la zona de la Cartuja como futura zona de bajas emisiones, dentro de un amplio conjunto de medidas orientadas a conseguir una serie de objetivos en materia de reparto modal, tiempos de viaje, y reducción de emisiones. Dichos compromisos de reducción de emisiones no requieren la superación de niveles de ningún tipo, y son a nivel europeo, no sólo de Sevilla. Es evidente que la contaminación por emisiones contaminantes no afecta sólo y exclusivamente a los puntos donde se produce, sino al conjunto de la población y de la capa de ozono. Dicho de otro modo, el agujero de la capa de ozono no se encuentra sobre Bermejales y Santa Clara que son los lugares donde las estaciones de medición muestran peores valores de contaminación de las existentes en la capital.

Las emisiones tienen por tanto un efecto a nivel planetario con independencia del lugar de emisión afectando, además de a la salud de forma directa en los puntos donde se concentran, a la capa de ozono en su conjunto y provocando como está ampliamente acreditado por la comunidad científica al cambio climático y el calentamiento global. En este sentido, lo que sí se encuentra acreditado a través de los estudios contenidos en el PMUS, es que la Cartuja es un gran foco de atracción de viajes por concentrar un uso dedicado mayoritariamente a oficinas y equipamientos educativos. Resulta por tanto evidente que los coches que acceden a la misma lo hacen desde otros puntos de la ciudad, y que por tanto producen emisiones a su paso (por Bermejales o Santa Clara por ejemplo), y que por tanto las medidas que se adopten para fomentar el trasvase modal o el uso de vehículos menos contaminantes, redundará en el conjunto de la población.

La declaración de zona de bajas emisiones se fundamenta en la Ley 7/2021, de 20 mayo de Cambio Climático y Transición Energética, vigente actualmente. Otras normativas actualmente no vigentes que puedan aprobarse en un futuro se tendrán en cuenta una vez las mismas sean aprobadas con los efectos que a tal efecto se prevean en las mismas, y aportarán la documentación e informes que reglamentariamente se establezcan.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Núm. ID 009 (Núm. 8 en doc. original).

Descripción de la alegación:

Expone que ni la Ordenanza de Circulación ni la regulación propuesta recoge el importe de las sanciones por la infracción de las restricciones, que según la reforma de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial se considera como infracción grave con sanción de hasta 200 euros.

Respuesta a la alegación:

Tal y como indica la alegación, la clasificación de las infracciones y sus sanciones ya se recogen en la Ley de Tráfico y Seguridad Vial, siendo la misma de aplicación en todo el territorio nacional, no siendo necesario replicar las mismas.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Núm. ID 010 (Núm. 9 en doc. original).

Descripción de la alegación:

Solicita que los aparcamientos colindantes con la zona de bajas emisiones se reserven en exclusiva para los vehículos que no cumplen los requisitos para acceder al interior de la zona restringida. Lleva a cabo en su exposición un cálculo de posible ocupación de los mismos.

Respuesta a la alegación:

Los cálculos que se llevan a cabo en la alegación difieren de las estimaciones municipales al no haberse tenido en cuenta en los mismos ni el % de teletrabajo actual en las empresas implantadas en la zona restringida, ni el reparto de los vehículos en las distintas franjas horarias de mañana y de tarde, ni tampoco la fecha de los mismos (2020) y su actualización a fecha de hoy desconocida pero que evidentemente resultará más favorable, ni su reparto territorial (a nivel provincial y no local ni metropolitano con tasas de renovación de los vehículos superiores que a nivel provincial).

Con independencia de lo anterior, dichos aparcamientos son de uso público para cualquier usuario, ubicados en el exterior de la zona restringida, y por tanto no sujetos a regulación de ninguna clase. El cálculo de su capacidad y de los usuarios potenciales en función del distinto ambiental, se lleva a cabo únicamente a título informativo, no pudiendo garantizarse nunca la disponibilidad de plazas, del mismo modo en que tampoco puede garantizarse en otras zonas de la ciudad, existiendo otras alternativas de transporte en el improbable caso de que los mismos se llenasen a la vista de los datos aportados. El único modo de garantizar la disponibilidad de plazas de aparcamiento libre, no sólo en la Cartuja, sino en cualquier punto de la ciudad, es mediante su adquisición o arrendamiento. En ese caso, existen aparcamientos públicos en el interior de la zona restringida donde puede consultarse la disponibilidad de abonos, y que con el régimen de accesos propuesto tendrían permitido el acceso aunque los vehículos no cumplieren con las limitaciones establecidas.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Núm. ID 011 (Núm. 10 en doc. original).

Descripción de la alegación:

Expone que no se recoja la posibilidad de acceso a vehículos retroadaptados, retrofit o retroequipados para cumplir normativa de emisiones.

Respuesta a la alegación:

La declaración de zona de bajas emisiones se fundamenta en la Ley 7/2021, de 20 mayo de Cambio Climático y Transición Energética, que establece que se entiende por zona de baja emisión el ámbito delimitado por una Administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Núm. ID 012 (Núm. 11 en doc. original).

Descripción de la alegación:

Cuestiona la potestad de los municipios de restringir la circulación de vehículos como consecuencia de las actuaciones derivadas de la declaración de zonas de bajas emisiones, considerando que cualquier vehículo con ITV en vigor y el IVTM puede circular libremente por las vías públicas.

Respuesta a la alegación:

La declaración de zona de bajas emisiones se fundamenta en la Ley 7/2021, de 20 mayo de Cambio Climático y Transición Energética, que establece que se entiende por zona de baja emisión el ámbito delimitado por una Administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone Desestimar la alegación presentada.

Núm. ID 013 (Núm. 12 en doc. original).

Descripción de la alegación:

Expone que no se establecen planes de ayudas por el Ayuntamiento para renovar vehículos.

Respuesta a la alegación:

La declaración de zona de bajas emisiones se fundamenta en la Ley 7/2021, de 20 mayo de Cambio Climático y Transición Energética, actualmente vigente. Existen ya planes estatales orientados hacia dicho propósito a los que pueden acogerse los usuarios que deseen cambiar de vehículo y cumplan los requisitos establecidos en las convocatorias de ayudas correspondientes.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Núm. ID 014 (Núm. 13 en doc. original).

Descripción de la alegación:

Expone que no considera realistas o asumibles los objetivos del proyecto eCity en lo relativo a la consecución de una serie de cuotas de representación del vehículo eléctrico de aquí al 2025.

Respuesta a la alegación:

La declaración de zona de bajas emisiones actual únicamente excluye a vehículos sin distintivo ambiental, y se fundamenta en la Ley 7/2021, de 20 mayo de Cambio Climático y Transición Energética, sin que a fecha de hoy se haya producido limitación adicional a los vehículos de combustión excepto la indicada. En este sentido, no se excluyen los vehículos de combustión, sino únicamente los que no disponen de distintivo.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Núm. ID 015 (Núm. 14 en doc. original).

Descripción de la alegación:

Expone que no se regula la contaminación acústica haciendo alusión a una serie de directrices y a un proyecto de Real Decreto en tramitación.

Respuesta a la alegación:

La declaración de zona de bajas emisiones se fundamenta en la Ley 7/2021, de 20 mayo de Cambio Climático y Transición Energética, vigente actualmente. Otras normativas actualmente no vigentes que puedan aprobarse en un futuro se tendrán en cuenta una vez las mismas sean aprobadas con los efectos que a tal efecto se prevean en las mismas, y aportarán la documentación e informes que reglamentariamente se establezcan.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Núm. ID 016 (Núm. 15 en doc. original).

Descripción de la alegación:

Expone que no se incluyen ni aplican los contenidos de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética referentes a una transición justa.

Respuesta a la alegación:

La declaración de zona de bajas emisiones se ajusta a la Ley 7/2021, de 20 mayo de Cambio Climático y Transición Energética, vigente actualmente. El Plan de Movilidad Urbana Sostenible Sevilla 2030 aprobado en el pleno municipal de 12 de mayo de 2021 recoge un conjunto de políticas y medidas coordinadas para la consecución de una serie de objetivos, dentro de las cuales se contemplan acciones encaminadas a la sostenibilidad tanto social, como económica y medioambiental del Plan, dentro de las cuales se abordan cuestiones relacionadas con la política tarifaria, o los tiempos de viaje por modo de transporte entre otras muchas cuestiones que abordan dicha transición justa hacia un modelo sostenible en todos los sentidos. La implantación de zonas de bajas emisiones se trata sólo de una medida parcial, dentro de dicho plan, de carácter sectorial en relación al potencial contaminante de los vehículos que se coordina con el resto de medidas del PMUS en una estrategia mucho más compleja y completa. En este sentido, la declaración de zonas de bajas emisiones determina únicamente la posibilidad de acceder y estacionar dentro de una zona atendiendo a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente de acuerdo con lo establecido en la propia Ley.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Núm. ID 017 (Núm. 16 en doc. original).

Descripción de la alegación:

Solicita que se incluya la posibilidad de revertir o minimizar las restricciones de la zona de bajas emisiones si en los 12 meses siguientes las estaciones de medición no superan los niveles máximos permitidos, y que la norma pueda evolucionar posteriormente atendiendo a sus resultados.

Respuesta a la alegación:

Tal y como ya ha sido indicado, las emisiones no son una cuestión con una afección localizada de forma exclusiva al punto donde se originan, sino que tienen una afectación global. Esta medida que se implanta forma parte de una planificación estratégica en materia de movilidad con objetivos a largo plazo, dentro de la cual se establecerán, una vez finalizada, los correspondientes indicadores de seguimiento, correspondiendo su éxito, no a la implantación de una sola medida de forma aislada, sino al conjunto de medidas recogidas en el mismo. En cualquier caso, la propia regulación establece la posibilidad de revisión de las restricciones atendiendo a una revisión de carácter anual de una serie de parámetros, para lo cual, en caso de llevarse a cabo alguna modificación se establecerá el correspondiente procedimiento acorde con el ordenamiento jurídico y administrativo en cada momento que permita la adecuada participación de la ciudadanía y garantías jurídicas de los administrados.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Núm. ID 018 (Núm. 17 en doc. original).

Descripción de la alegación:

Solicita que se incluya la prohibición de recargas de vehículos en la vía pública fuera de las estaciones de recarga legales habilitadas y homologadas para ello, las recargas de vehículos mediante generadores a combustible fósil con salida de emisiones a la vía pública y que la electricidad que se emplee en los cargadores provenga de energías renovables al 100%.

Solicita que además se recoja la obligación para vehículos ECO, de circular en modo eléctrico dentro de la Zona de Bajas Emisiones.

Respuesta a la alegación:

La actual regulación únicamente establece la delimitación y restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos en la zona de bajas emisiones conforme a lo establecido por la Ley 7/2021, de 20 mayo de Cambio Climático y Transición Energética. Las cuestiones que se solicitan exceden por tanto el alcance del presente documento.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Núm. ID 019 (Núm. 18 en doc. original).

Descripción de la alegación:

Solicita que se exceptuación los vehículos históricos y los de más de 30 años de forma general, sin necesidad de autorización previa, aludiendo a una serie de Leyes en tramitación donde se hace referencia a tal aspecto.

Respuesta a la alegación:

La regulación propuesta permite su revisión con carácter periódico, por lo que en caso de que alguno de los proyectos de Ley mencionados prospere, se tendrá en cuenta en el momento de su revisión atendiendo a su redacción definitiva, debiendo de respetarse entretanto la regulación existente, que permite el acceso de vehículos que no cumplan las restricciones establecidas siempre que sea por causas debidamente justificadas, así como el de vehículos nupciales (también en caso de que los mismos sean históricos).

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

ALEGACIÓN NÚM.: RIES 4160.

Con fecha 16/08/2022 es presentado escrito de alegaciones por don Francisco López García en representación de no específica, formula alegaciones dentro del proceso de información pública para la declaración de Zona de Bajas Emisiones en la Isla de la Cartuja en conformidad a la Resolución 789 de 29 de julio de 2022 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación, Fiestas Mayores y Área Metropolitana. Su escrito se ha incorporado al expediente correspondiente dentro del proceso de información pública.

Presenta las siguientes alegaciones:

Núm. ID 001.

Descripción de la alegación:

Expone que el término utilizado al indicar que «cualquier distintivo es válido» quiere indicar que los coches A son válidos alegando que el Ayuntamiento confunde los términos distintivo, etiqueta, clasificación y pegatina generando confusión al ciudadano.

Respuesta a la alegación:

La resolución 789 de 29 de julio de 2022 sometida a información pública no recoge el empleo de los términos indicados por el interesado, entendiéndose que el mismo puede referirse quizás al escrito publicado en el mes de junio con información relativa al entorno objeto de estudio para recabar opiniones dentro del proceso abierto de consultas previas para recabar propuestas de la ciudadanía, en el cual se ofrecía a título informativo una serie de preguntas predefinidas, que igualmente se publicaron en la plataforma de participación ciudadana del Ayuntamiento de Sevilla «Decide», con carácter no limitante dado que se dejaba abierto a cualquier tipo de propuesta o sugerencia, tanto a través de la mencionada plataforma, como a través de correo electrónico, o de cualquier registro.

Con independencia de lo anterior, el tenor literal de una de las preguntas planteadas y las posibles respuestas que se ofrecían era el siguiente:

«Distintivo ambiental exigible a los vehículos que accedan al interior del área en esta primera fase de implantación (excluidas bicicletas, y vehículos de movilidad personal cuyo acceso estaría permitido):

- Cualquier distintivo es válido (B, C, ECO y Cero). Sólo quedan excluidos los vehículos que no cuenten con ningún tipo de distintivo ambiental.
- Sólo vehículos con distintivo C o superior (C, ECO o Cero).
- Sólo vehículos ECO y Cero.
- Sólo vehículos Cero»

A este respecto, cabe indicar que los términos empleados son correctos, dado que la clasificación del vehículo puede efectivamente resultar «A», «B», «C», «ECO» o «0 Emisiones», pero los vehículos clasificados en la categoría «A», no tienen derecho a distintivo ambiental.

No obstante, el propio planteamiento de la pregunta, que recoge entre paréntesis a modo aclaratorio las letras a las que se hace referencia con dicha expresión, tampoco dejan lugar a dudas de a qué vehículos se refiere.

Adicionalmente, y dado que lo que se trata es precisamente de la implantación de una zona de bajas emisiones, no cabría plantear una alternativa en la que cualquier vehículo pudiese entrar, dado que en dicho caso no existiría restricción alguna y por tanto carecería de sentido dicha medida.

Por último, y tal y como se hace referencia al principio de la respuesta, la propuesta de regulación sometida a información pública no recoge dichos términos, sino que indica expresamente los vehículos con acceso permitido conforme a la siguiente redacción:

«Con carácter general, únicamente podrán acceder al interior de las zonas delimitadas de bajas emisiones Cartuja Norte y Cartuja Sur, por razón de su potencial contaminante y sin necesidad de registro previo, todos los vehículos con distintivo ambiental «B», «C», «Eco» y «Cero Emisiones», de acuerdo con la clasificación recogida en el Reglamento General de Vehículos.»

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Núm. ID 002.

Descripción de la alegación:

Manifiesta su disconformidad con determinadas expresiones utilizadas dentro del análisis técnico del documento que presentó en el proceso de consulta previa.

Respuesta a la alegación:

La cuestión planteada no hace referencia al texto sometido a información pública por resolución 789 de 29 de julio de 2022, sino a un análisis previo al mencionado texto en el contexto de un proceso de participación pública y consulta previa.

Con independencia de lo anterior, se ha vuelto a valorar de nuevo el contenido de la propuesta del interesado, y el análisis llevado a cabo de la misma, entendiéndose que la valoración es correcta, y que además, de dicho texto se han extraído propuestas concretas que han sido incorporadas al texto aprobado de forma provisional.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Núm. ID 003.

Descripción de la alegación:

Manifiesta su disconformidad con el empleo de la expresión «no existiendo complejidad o imposibilidad técnica» en el análisis llevado a cabo sobre las propuestas de otros interesados en el procedimiento de participación pública y consulta previa, por entender que hay motivos económicos y de seguridad por riesgo de fuego en las baterías, a lo que añade la incertidumbre económica que se vive actualmente.

Respuesta a la alegación:

La cuestión planteada no hace referencia al texto sometido a información pública por resolución 789 de 29 de julio de 2022, sino a un análisis previo al mencionado texto en el contexto de un proceso de participación pública y consulta previa.

Con independencia de lo anterior, se ha revisado los lugares donde se emplea la expresión indicada, habiéndose localizado en 2 propuestas concretas.

Una de ellas presentada por representantes del sector del Taxi donde los mismos solicitaban que se permitiese el acceso a sus vehículos. En este contexto, el análisis de su petición concluye, de forma resumida, que dadas las exigencias en la renovación de las flotas y antigüedad máxima de estos vehículos, cualquier vehículo actualmente en circulación cumpliría con los requisitos establecidos, que en el momento de presentar la propuesta eran desconocidos por los responsables del sector, motivo por el cual se indica que con la propuesta que finalmente se iba a tramitar, no existe complejidad o imposibilidad técnica alguna para cumplir los requisitos para poder acceder y circular en el interior de la zona de bajas emisiones, dado que todos los vehículos ya cumplen.

En el segundo de los casos, esta expresión se emplea en el contexto de una propuesta que presenta la asociación de empresas de seguridad privada APROSER, donde plantea de nuevo, ante la inexistencia en el proceso de consultas previas de decisión en relación al tipo de vehículos que se iba a proponer para poder acceder al interior de la zona de bajas emisiones, que se tuviese en cuenta llegado el caso, las necesidades que requieren sus representados, diferenciando entre vehículos blindados de transporte de fondos cuyas características técnicas limitan los posibles motores que deben de equipar, y el resto de vehículos ordinarios de tipo turismo. Y es de nuevo en este contexto donde se acepta como excepción los vehículos blindados, dado que existen razones fundadas de complejidad o imposibilidad técnica que justifican dicha excepción, mientras que el resto de casos donde se emplean turismos no se tiene en cuenta su petición dado que en los turismos no existe imposibilidad técnica, ni complejidad alguna para cumplir con los requisitos que finalmente se proponen de forma provisional.

En este sentido, la propuesta sometida a información pública establece que puedan acceder vehículos con distintivo ambiental «B», «C», «ECO» y «0 Emisiones», comunes en cualquier ciudad de la geografía española, todos ellos homologados y aptos para la circulación por las vías públicas, dado que en caso contrario no podrían obtener dichos distintivos.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Núm. ID 004.

Descripción de la alegación:

Manifiesta su disconformidad con el empleo del término «accesible a cualquier ciudadano» por entender que se trata de una falacia dado que existen infinitos tipos de ciudadanos y hace referencia a las personas obesas y otro tipos de personas que disponen de tarjeta para personas de movilidad reducida, y al retraso de la edad de jubilación.

Respuesta a la alegación:

La cuestión planteada no hace referencia al texto sometido a información pública por resolución 789 de 29 de julio de 2022, sino a un análisis previo al mencionado texto en el contexto de un proceso de participación pública y consulta previa.

Con independencia de lo anterior, el contexto en que dicha expresión se emplea, una vez llevado a cabo el proceso de búsqueda de la misma, se circunscribe a un caso concreto en el que se hace referencia a una supuesta distancia existente entre un punto de aparcamiento y un punto de destino que los interesados ponen como ejemplo, en el cual la persona aparca en la zona más alejada de la isla que existe de su punto de destino y justifican que en el caso de que se diese esa circunstancia, la distancia tardaría en recorrerse 27 minutos.

En este sentido, la expresión utilizada hace referencia a que con carácter general existe oferta de aparcamiento suficiente en las cercanías de casi cualquier punto de las posibles zonas a restringir, a una distancia prudencial y razonable. Resulta evidente que los términos «prudencial» o «razonable» tampoco son en este caso términos objetivos y que dependen de la condición física de las distintas personas, pero en ningún se emplean ni con ánimo de ofender, ni de introducir elementos que falten a la verdad de forma intencionada que puedan ser definidos como una falacia en el sentido de mostrarse de forma intencionada como un engaño. En cualquier caso, respecto de las distancias a recorrer en caso de que el estacionamiento más cercano no tenga plazas en ese instante, hay que indicar que esta situación es idéntica a la que se encontraría en caso de poder acceder al interior de la zona restringida, ya que ello no garantiza (y de hecho no es lo habitual) que el usuario encuentre aparcamiento en la puerta de su destino dado que no existen reservados espacios en la vía pública para personas obesas o cercanas a la edad de jubilación como indica el interesado, sino únicamente para aquellas personas titulares de tarjeta de aparcamiento para personas de movilidad reducida. De hecho, dichas bandas de estacionamiento se habilitaron en su día precisamente por la dificultad de encontrar estacionamiento en interior del PCT.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada

Núm. ID 005.

Descripción de la alegación:

Expone el interesado la duda acerca de qué puede entenderse como vehículo nupcial, planteando si podría entenderse como tal cualquier vehículo con «flores y lacitos».

Respuesta a la alegación:

En relación a la cuestión planteada, se entienden como tales, los vehículos que transportan a las personas que van a contraer matrimonio. De acuerdo con lo indicado en la propuesta de regulación, tienen permitido los vehículos recogidos en el epígrafe en el que figura el mismo siempre que su uso se encuentre recogido en los últimos dígitos del código de clasificación en la ficha técnica del vehículo. Y en caso contrario requerirán de registro previo mediante solicitud dirigida a la delegación competente en materia de movilidad en la que se aporten los documentos acreditativos de dicha circunstancia.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Núm. ID 006.

Descripción de la alegación:

El interesado cuestiona que en el documento se haga referencia al PMUS 2030 cuestionando que se trata de un plan y no una ley, que se utiliza para justificarlo todo, y que pasa por encima de los deseos de la ciudadanía. Pone también en duda si dicho plan es abordable poniendo como prueba el paso del tiempo.

Respuesta a la alegación:

La cuestión planteada viene a plantear la disconformidad sobre un documento técnico de planificación aprobado por mayoría en pleno del Ayuntamiento planteando dudas sobre la validez del mismo para justificar «todo», sobre si cumple los deseos de la «ciudadanía», y cuestionando si el mismo es o no realizable.

A este respecto, indicar que resulta imposible que ninguna decisión, documento, plan o ley pueda contar con la aprobación de la totalidad de las personas. Para ello, el sistema político democrático representativo es aquel en que el poder político se ejerce por unos representantes elegidos por medio del voto, y que son los que en este caso han aprobado en el Pleno Municipal de 12 de mayo de 2021 el Plan al que se hace referencia y en el que se contiene entre otras muchas, la implantación de una zona de bajas emisiones en la Cartuja. En ningún caso este tipo de instrumentos puede tratarse de una Ley por el contenido de los mismos.

La implantación de zonas de bajas emisiones se trata de una obligación impuesta por la Ley de Cambio Climático y Transición Energética para las ciudades de más de 50.000 habitantes. La implantación de esta zona en el lugar indicado se recoge en el mencionado documento de planificación, tras un análisis de la movilidad de la ciudad en su conjunto de tipo técnico, empleando metodología reconocida por los profesionales en el sector, y por empresa especializadas en ingeniería de transportes. Dicha justificación se complementa además con una voluntad tanto de la dirección de dicho parque empresarial, y de los empresarios en él afincados dentro de un proyecto mucho más amplio para alcanzar la neutralidad climática en el marco de los acuerdos adoptados en el seno de la propia Unión Europea, y que además se complementa mediante su aprobación en el pleno municipal, con el apoyo de la voluntad política de los distintos grupos representados que votaron a su favor ostentando la mayoría de la representatividad de dicho órgano municipal. Adicionalmente, el documento que en su momento se empleó para informar a las personas interesadas en participar en el proceso de consulta previa también recogía numerosos argumentos y datos que avalan la decisión adoptada, al igual que el texto aprobado provisionalmente y que se somete a información pública también recoge una referencia a la justificación de la propuesta.

En lo que respecta a su ejecución, dado que se trata de un documento de planificación a 10 años, no es posible a día de hoy asegurar que el mismo se cumplirá en su integridad para el año horizonte del mismo. Lo que recoge en este sentido son un conjunto de medidas a llevar a cabo dentro de una previsión temporal que ha sido refrendada en el pleno de la ciudad, para cumplir una serie de objetivos igualmente recogidos en el documento, tras un análisis técnico mediante el empleo de un modelo de simulación de 4 etapas, que permiten prever que los objetivos establecidos se cumplirán con las medidas propuestas.

No obstante, a fecha de hoy se encuentran ya en marcha numerosos proyectos y medidas recogidos en el mismo, entre otros la propia declaración de zona de bajas emisiones de la Cartuja que pone de manifiesto la voluntad de ejecutar las previsiones contenidas en dicho documento.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

ALEGACIÓN NÚM.: RIES 4164.

Con fecha 16 de agosto de 2022 es presentado escrito de alegaciones por don Francisco López García en representación de Asociación de vehículos afectados pro las restricciones medioambientales formula alegaciones dentro del proceso de información pública para la declaración de Zona de Bajas Emisiones en la Isla de la Cartuja en conformidad a la Resolución 789 de 29 de julio de 2022 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación, Fiestas Mayores y Área Metropolitana. Su escrito se ha incorporado al expediente correspondiente dentro del proceso de información pública.

Presenta las siguientes alegaciones:

Núm. ID 001.

Descripción de la alegación:

Expone la disconformidad con la definición que la Ley 7/2021, de 20 mayo de Cambio Climático y Transición Energética, lleva a cabo sobre las zonas de bajas emisiones, en concreto sobre el sistema de clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones del Reglamento General de Vehículos vigente al que hace referencia.

Respuesta a la alegación:

La alegación presentada cuestiona elementos recogidos en dos instrumentos legislativos vigentes, con rango de Ley y de Reglamento de ámbito estatal, que no son objeto del presente proceso de información pública. La declaración de zonas de bajas emisiones debe en cualquier caso de cumplir la normativa vigente, que tal y como se indica en el texto sometido a información pública, es la Ley 7/2021, de 20 mayo de Cambio Climático y Transición Energética, donde se define los criterios a emplear, no pudiendo apartarse de los mismos.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Núm. ID 002.

Descripción de la alegación:

Expone que la propuesta de creación de la zona de bajas emisiones tenga en cuenta la sentencia del TSJC 969/2022 de 21 de marzo de 2022 contra el acuerdo plenario del consejo municipal del Ayuntamiento de Barcelona de 20 de diciembre de 2019, que aprueba la Ordenanza relativa a la restricción de la circulación de determinados vehículos en la ciudad de Barcelona con el objeto de preservar y mejorar la calidad del aire.

Respuesta a la alegación:

La declaración de zona de bajas emisiones se fundamenta en la Ley 7/2021, de 20 mayo de Cambio Climático y Transición Energética, posterior a dicho acuerdo plenario.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Núm. ID 003.

Descripción de la alegación:

Solicita posponer o demorar la implantación de la zona de bajas emisiones hasta que haya una alternativa real, eficiente, con frecuencias y conexiones urbanas e interurbanas de transporte público, así como que se garanticen condiciones aceptables de seguridad, iluminación, acceso peatonal y estado de pavimento de las zonas de aparcamiento disuasorio (de las zonas de bajas emisiones delimitada) propuestas, y acuerde con las empresas medidas de flexibilidad horaria, conciliación laboral y personal, aumento del teletrabajo, planes de movilidad de las empresas y no se olvide a las personas con horarios nocturnos, y se tengan en cuenta planes de igualdad, así como propuestas de creación de autobuses exclusivos para personas trabajadoras sufragados por el Ayuntamiento empresas y Junta de Andalucía cerca de los domicilio de las personas, y medidas de fomento del vehículo compartido.

Respuesta a la alegación:

El PCT Cartuja ya cuenta actualmente con cobertura de transporte público, con independencia de la nueva línea que se tiene previsto habilitar, con frecuencia suficiente y conexiones con otras líneas.

La zona que se ofrece como alternativa para el estacionamiento de vehículos que no cumplan con los requisitos exigidos se trata de una zona urbanizada, ubicada en el interior de la trama urbana consolidada y dotada de todos los servicios propios de una ciudad, aceras, pavimentada, que ya es usada actualmente, y desde hace años, como zona de aparcamiento para los usuarios del PCT, tanto aquellos cuyos vehículos cumplen los requisitos como los que no.

El Ayuntamiento no dispone de competencias para regular los horarios, ni medidas de conciliación laboral, teletrabajo o planes de igualdad de empresas privadas u otros organismos no municipales.

La propuesta ya tiene en cuenta las necesidades de trabajadores en horario nocturno al quedar limitada la aplicación de las restricciones al horario de 7:00 a 21:00 horas de lunes a viernes no festivos.

El Ayuntamiento de Sevilla ya presta servicio de transporte público de viajeros regular de uso general. Lo solicitado se trataría de un transporte público de viajeros regular de uso especial, que son aquellos destinados a servir, exclusivamente, a un grupo específico de usuarios tales como escolares, trabajadores, militares, o grupos homogéneos similares conforme al art 67 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Respecto al vehículo compartido, la reserva de plazas de estacionamiento para este tipo de vehículos, o cheques gasolina o incentivos económicos son cuestiones compatibles con el cumplimiento de la regulación que se propone, o directamente no son competencia de las propias empresas, no pudiendo la administración en la libertad de empresa a la hora de negociar este tipo de medidas con sus trabajadores o representantes sindicales. Respecto al acceso de vehículos con 2 o más ocupantes, se trata de una medida deseable e incluso complementaria, pero incompatible con la restricción que se plantea, pudiendo en cualquier caso estacionar en los aparcamientos habilitados para vehículos que no cumplan los requisitos.

La declaración de zona de bajas emisiones se fundamenta en la Ley 7/2021, de 20 mayo de Cambio Climático y Transición Energética.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Núm. ID 004.

Descripción de la alegación:

Expone que la propuesta de limitación de acceso a vehículos más contaminantes, incide en los titulares de menor capacidad económica.

También lleva a cabo simulaciones en las que se calcula el tiempo y distancia caminando desde un punto ubicado diametralmente opuesto al punto de destino alegando que los aparcamientos cercanos pueden encontrarse ocupados.

Respuesta a la alegación:

En lo que respecta a la capacidad económica de los propietarios de los vehículos, la propuesta que se lleva a cabo discrimina por el potencial contaminante del vehículo conforme a los que establece la Ley 7/2021, de 20 mayo de Cambio Climático y Transición Energética.

Con independencia de lo anterior, no impide en ningún momento el acceso a la zona restringida de las personas, sino de los vehículos, existiendo alternativas de transporte público, bicicleta y otros modos de transporte, y ofreciendo incluso un oferta de aparcamiento disuasorio con oferta más que suficiente de plazas a lo largo de toda la zona delimitada, por lo tampoco impide el uso del vehículo, sino que únicamente lo penaliza.

Respecto de las distancias a recorrer en caso de que el estacionamiento más cercano no tenga plazas en ese instante, hay que indicar que esta situación es idéntica a la que se encontraría en caso de poder acceder al interior de la zona restringida, ya que ello no garantiza (y de hecho no es lo habitual), que el usuario encuentre aparcamiento en la puerta de su destino. De hecho, dichas bandas de estacionamiento se habilitaron en su día precisamente por la dificultad de encontrar estacionamiento en interior del PCT.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Núm. ID 005 (Núm. 4 en doc. original).

Descripción de la alegación:

Expone que la propuesta de limitación de accesos basada en los distintivos ambientales puede suponer una vulneración del ordenamiento jurídico, con una amplia descripción del articulados de numerosos textos legales, leyes, Constitución Española, Estatuto de Autonomía, sentencias de distintos Tribunales, etc.

Respuesta a la alegación:

La declaración de zona de bajas emisiones se fundamenta en la Ley 7/2021, de 20 mayo de Cambio Climático y Transición Energética, vigente actualmente.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Núm. ID 006 (Núm. 5 en doc. original).

Descripción de la alegación:

Solicita que se elimine la excepción de cumplimiento de las restricciones en función del distintivo ambiental de los vehículos municipales (parques y jardines, limpieza viaria y recogida de residuos sólidos urbanos, alumbrado público, conservación de pavimentos, abastecimiento y saneamiento de aguas, señalización, semáforos, etc), pertenecientes a parque móvil municipal o empresas contratistas de servicios públicos municipales, por entender que supone una discriminación arbitraria frente al resto de ciudadanos por tratarse de un privilegio.

Respuesta a la alegación:

Los vehículos a los que se hace referencia son, tal y como así se especifica, para la prestación de servicios públicos y por tanto de carácter esencial para la ciudad y el mantenimiento de sus infraestructuras. Con independencia de lo anterior, el Ayuntamiento de Sevilla, a través del PMUS, ya dispone de un plan de renovación de la flota. Las principales flotas de los servicios municipales cumplen sobradamente con los requisitos indicados con vehículos de tipo eléctrico cero emisiones, Eco, o C en su mayoría. La excepción a dicho grupo de vehículos forma parte de un grupo más amplio donde se recogen otras tipologías de vehículos, no sólo los municipales,

tales como vehículos blindados de transporte de fondos, de servicios médicos, funerarios, asistencia en carretera, vehículos taller, de RTV, nupciales, de transporte de personas a centros de estancia diurna, los de cualquier ciudadano que no cumpliendo los requisitos transporten a pacientes por motivos de urgencias hospitalarias, los de cualquier ciudadano que no cumpliendo los requisitos sean usuarios de aparcamientos públicos en el interior de la zona restringida, lo de cuerpos y fuerzas de seguridad, bomberos, protección civil y salvamento, ambulancias de tipo asistencia y no asistencial, los vinculados a actividad económica de empresas ubicadas en el interior de la zona restringida, los que transporten personas de movilidad reducida, etc. No se trata por tanto de un privilegio discriminatorio, sino de una excepción justificada en el tipo de servicio que prestan los mismos, y en cualquier caso revisable anualmente tal y como se indica en la propuesta de regulación, teniendo todas las excepciones carácter de moratoria y por tanto de autorización en precario que puede ser revocada en cualquier momento.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Núm. ID 007 (Núm. 6 en doc. original).

Descripción de la alegación:

Expone que la posibilidad de que el régimen de accesos y sus excepciones pueda ser modificado atendiendo al resultado de un proceso anual de análisis de una serie de datos (expresamente recogidos en la propuesta) puede vulnerar el ordenamiento jurídico.

Respuesta a la alegación:

Cualquier norma puede ser modificada en cualquier momento siempre que se respete el correspondiente procedimiento jurídico y/o administrativo para ello. Lo que viene a recoger la propuesta de regulación es una periodicidad en el análisis de la situación que permita disponer a la administración de datos objetivos para la toma de decisiones (que además se enumeran de forma exhaustiva), indicando expresamente que el proceso de modificación deberá de estar justificado (en ningún caso arbitrario como indica la alegación), que en todo momento se respetarán los plazos recogidos en las autorizaciones emitidas expresamente (resulta evidente que una vez finalice el plazo recogido en la misma) y estableciendo además un plazo mínimo desde que se produzca la modificación que en su caso se pudiese producir, hasta que la misma entre en vigor para permitir a los afectados poder llevar a cabo los cambios que necesiten para adaptarse a la nueva regulación.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Núm. ID 008 (Núm. 7 en doc. original).

Descripción de la alegación:

Expone que no se aportan informes en materia de calidad del aire o superación de niveles de emisiones en la Cartuja que justifiquen la creación de una zona de bajas emisiones, a excepción de los datos recogidos en el PACES y el PMUS, y hace referencia a una serie de directrices y un proyecto de Real Decreto actualmente en fase de tramitación que recogería una serie de contenidos, solicitando que se presenten los mismos.

Respuesta a la alegación:

En relación a la justificación de la medida, el PMUS aprobado en pleno de 12 de mayo de 2021, recoge la zona de la Cartuja como futura zona de bajas emisiones, dentro de un amplio conjunto de medidas orientadas a conseguir una serie de objetivos en materia de reparto modal, tiempos de viaje, y reducción de emisiones. Dichos compromisos de reducción de emisiones no requieren la superación de niveles de ningún tipo, y son a nivel europeo, no sólo de Sevilla. Es evidente que la contaminación por emisiones contaminantes no afecta sólo y exclusivamente a los puntos donde se produce, sino al conjunto de la población y de la capa de ozono. Dicho de otro modo, el agujero de la capa de ozono no se encuentra sobre Bermejales y Santa Clara que son los lugares donde las estaciones de medición muestran peores valores de contaminación de las existentes en la capital.

Las emisiones tienen por tanto un efecto a nivel planetario con independencia del lugar de emisión afectando, además de a la salud de forma directa en los puntos donde se concentran, a la capa de ozono en su conjunto y provocando como está ampliamente acreditado por la comunidad científica al cambio climático y el calentamiento global. En este sentido, lo que sí se encuentra acreditado a través de los estudios contenidos en el PMUS, es que la Cartuja es un gran foco de atracción de viajes por concentrar un uso dedicado mayoritariamente a oficinas y equipamientos educativos. Resulta por tanto evidente que los coches que acceden a la misma lo hacen desde otros puntos de la ciudad, y que por tanto producen emisiones a su paso (por Bermejales o Santa Clara por ejemplo), y que por tanto las medidas que se adopten para fomentar el trasvase modal o el uso de vehículos menos contaminantes, redundará en el conjunto de la población.

La declaración de zona de bajas emisiones se fundamenta en la Ley 7/2021, de 20 mayo de Cambio Climático y Transición Energética, vigente actualmente. Otras normativas actualmente no vigentes que puedan aprobarse en un futuro se tendrán en cuenta una vez las mismas sean aprobadas con los efectos que a tal efecto se prevean en las mismas, y aportarán la documentación e informes que reglamentariamente se establezcan.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Núm. ID 009 (Núm. 8 en doc. original).

Descripción de la alegación:

Expone que ni la Ordenanza de Circulación ni la regulación propuesta recoge el importe de las sanciones por la infracción de las restricciones, que según la reforma de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial se considera como infracción grave con sanción de hasta 200 euros.

Respuesta a la alegación:

Tal y como indica la alegación, la clasificación de las infracciones y sus sanciones ya se recogen en la Ley de Tráfico y Seguridad Vial, siendo la misma de aplicación en todo el territorio nacional, no siendo necesario replicar las mismas.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Núm. ID 010 (Núm. 9 en doc. original).

Descripción de la alegación:

Solicita que los aparcamientos colindantes con la zona de bajas emisiones se reserven en exclusiva para los vehículos que no cumplen los requisitos para acceder al interior de la zona restringida. Lleva a cabo en su exposición un cálculo de posible ocupación de los mismos.

Respuesta a la alegación:

Los cálculos que se llevan a cabo en la alegación difieren de las estimaciones municipales al no haberse tenido en cuenta en los mismos ni el % de teletrabajo actual en las empresas implantadas en la zona restringida, ni el reparto de los vehículos en las distintas franjas horarias de mañana y de tarde, ni tampoco la fecha de los mismos (2020) y su actualización a fecha de hoy desconocida pero que evidentemente resultará más favorable, ni su reparto territorial (a nivel provincial y no local ni metropolitano con tasas de renovación de los vehículos superiores que a nivel provincial).

Con independencia de lo anterior, dichos aparcamientos son de uso público para cualquier usuario, ubicados en el exterior de la zona restringida, y por tanto no sujetos a regulación de ninguna clase. El cálculo de su capacidad y de los usuarios potenciales en función del distinto ambiental, se lleva a cabo únicamente a título informativo, no pudiendo garantizarse nunca la disponibilidad de plazas, del mismo modo en que tampoco puede garantizarse en otras zonas de la ciudad, existiendo otras alternativas de transporte en el improbable caso de que los mismos se llenasen a la vista de los datos aportados. El único modo de garantizar la disponibilidad de plazas de aparcamiento libre, no sólo en la Cartuja, sino en cualquier punto de la ciudad, es mediante su adquisición o arrendamiento. En ese caso, existen aparcamientos públicos en el interior de la zona restringida donde puede consultarse la disponibilidad de abonos, y que con el régimen de accesos propuesto tendrían permitido el acceso aunque los vehículos no cumplieren con las limitaciones establecidas.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Núm. ID 011 (Núm. 10 en doc. original).

Descripción de la alegación:

Expone que no se recoja la posibilidad de acceso a vehículos retroadaptados, retrofit o retroequipados para cumplir normativa de emisiones.

Respuesta a la alegación:

La declaración de zona de bajas emisiones se fundamenta en la Ley 7/2021, de 20 mayo de Cambio Climático y Transición Energética, que establece que se entiende por zona de baja emisión el ámbito delimitado por una Administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Núm. ID 012 (Núm. 11 en doc. original).

Descripción de la alegación:

Cuestiona la potestad de los municipios de restringir la circulación de vehículos como consecuencia de las actuaciones derivadas de la declaración de zonas de bajas emisiones, considerando que cualquier vehículo con ITV en vigor y el IVTM puede circular libremente por las vías públicas.

Respuesta a la alegación:

La declaración de zona de bajas emisiones se fundamenta en la Ley 7/2021, de 20 mayo de Cambio Climático y Transición Energética, que establece que se entiende por zona de baja emisión el ámbito delimitado por una Administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Núm. ID 013 (Núm. 12 en doc. original).

Descripción de la alegación:

Expone que no se establecen planes de ayudas por el Ayuntamiento para renovar vehículos.

Respuesta a la alegación:

La declaración de zona de bajas emisiones se fundamenta en la Ley 7/2021, de 20 mayo de Cambio Climático y Transición Energética, actualmente vigente. Existen ya planes estatales orientados hacia dicho propósito a los que pueden acogerse los usuarios que deseen cambiar de vehículo y cumplan los requisitos establecidos en las convocatorias de ayudas correspondientes.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Núm. ID 014 (Núm. 13 en doc. original).

Descripción de la alegación:

Expone que no considera realistas o asumibles los objetivos del proyecto eCity en lo relativo a la consecución de una serie de cuotas de representación del vehículo eléctrico de aquí al 2025.

Respuesta a la alegación:

La declaración de zona de bajas emisiones actual únicamente excluye a vehículos sin distintivo ambiental, y se fundamenta en la Ley 7/2021, de 20 mayo de Cambio Climático y Transición Energética, sin que a fecha de hoy se haya producido limitación adicional a los vehículos de combustión excepto la indicada. En este sentido, no se excluyen los vehículos de combustión, sino únicamente los que no disponen de distintivo.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Núm. ID 015 (Núm. 14 en doc. original).

Descripción de la alegación:

Expone que no se regula la contaminación acústica haciendo alusión a una serie de directrices y a un proyecto de Real Decreto en tramitación.

Respuesta a la alegación:

La declaración de zona de bajas emisiones se fundamenta en la Ley 7/2021, de 20 mayo de Cambio Climático y Transición Energética, vigente actualmente. Otras normativas actualmente no vigentes que puedan aprobarse en un futuro se tendrán en cuenta una vez las mismas sean aprobadas con los efectos que a tal efecto se prevean en las mismas, y aportarán la documentación e informes que reglamentariamente se establezcan.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Núm. ID 016 (Núm. 15 en doc. original).

Descripción de la alegación:

Expone que no se incluyen ni aplican los contenidos de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética referentes a una transición justa.

Respuesta a la alegación:

La declaración de zona de bajas emisiones se ajusta a la Ley 7/2021, de 20 mayo de Cambio Climático y Transición Energética, vigente actualmente. El Plan de Movilidad Urbana Sostenible Sevilla 2030 aprobado en el pleno municipal de 12 de mayo de 2021 recoge un conjunto de políticas y medidas coordinadas para la consecución de una serie de objetivos, dentro de las cuales se contemplan acciones encaminadas a la sostenibilidad tanto social, como económica y medioambiental del Plan, dentro de las cuales se abordan cuestiones relacionadas con la política tarifaria, o los tiempos de viaje por modo de transporte entre otras muchas cuestiones que abordan dicha transición justa hacia un modelo sostenible en todos los sentidos. La implantación de zonas de bajas emisiones se trata sólo de una medida parcial, dentro de dicho plan, de carácter sectorial en relación al potencial contaminante de los vehículos que se coordina con el resto de medidas del PMUS en una estrategia mucho más compleja y completa. En este sentido, la declaración de zonas de bajas emisiones determina únicamente la posibilidad de acceder y estacionar dentro de una zona atendiendo a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente de acuerdo con lo establecido en la propia Ley.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Núm. ID 017 (Núm. 16 en doc. original).

Descripción de la alegación:

Solicita que se incluya la posibilidad de revertir o minimizar las restricciones de la zona de bajas emisiones si en los 12 meses siguientes las estaciones de medición no superan los niveles máximos permitidos, y que la norma pueda evolucionar posteriormente atendiendo a sus resultados.

Respuesta a la alegación:

Tal y como ya ha sido indicado, las emisiones no son una cuestión con una afección localizada de forma exclusiva al punto donde se originan, sino que tienen una afectación global. Esta medida que se implanta forma parte de una planificación estratégica en materia de movilidad con objetivos a largo plazo, dentro de la cual se establecerán, una vez finalizada, los correspondientes indicadores de seguimiento, correspondiendo su éxito, no a la implantación de una sola medida de forma aislada, sino al conjunto de medidas recogidas en el mismo. En cualquier caso, la propia regulación establece la posibilidad de revisión de las restricciones atendiendo a una revisión de carácter anual de una serie de parámetros, para lo cual, en caso de llevarse modificación alguna se establecerá el correspondiente procedimiento acorde con el ordenamiento jurídico y administrativo en cada momento que permita la adecuada participación de la ciudadanía y garantías jurídicas de los administrados.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Núm. ID 018 (Núm. 17 en doc. original).

Descripción de la alegación:

Solicita que se incluya la prohibición de recargas de vehículos en la vía pública fuera de las estaciones de recarga legales habilitadas y homologadas para ello, las recargas de vehículos mediante generadores a combustible fósil con salida de emisiones a la vía pública y que la electricidad que se emplee en los cargadores provenga de energías renovables al 100%.

Solicita que además se recoja la obligación para vehículos ECO, de circular en modo eléctrico dentro de la Zona de Bajas Emisiones.

Respuesta a la alegación:

La actual regulación únicamente establece la delimitación y restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos en la zona de bajas emisiones conforme a lo establecido por la Ley 7/2021, de 20 mayo de Cambio Climático y Transición Energética. Las cuestiones que se solicitan exceden por tanto el alcance del presente documento.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

ALEGACIÓN NÚM.: RIES 4494.

Con fecha 5 de septiembre de 2022 es presentado escrito de alegaciones por don Alberto Marque Rodríguez en representación de UGT Sevilla formula alegaciones dentro del proceso de información pública para la declaración de Zona de Bajas Emisiones en la Isla de la Cartuja en conformidad a la Resolución 789 de 29 de julio de 2022 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación, Fiestas Mayores y Área Metropolitana. Su escrito se ha incorporado al expediente correspondiente dentro del proceso de información pública.

Presenta las siguientes alegaciones:

Núm. ID 001.

Descripción de la alegación:

Expone que no queda acreditado ni claro que los aparcamientos de la Av. Carlos III estén abiertos y disponibles para los usuarios y ocupantes de dicho espacio, indicando que actualmente no lo están.

Respuesta a la alegación:

De acuerdo con la información recabada, los aparcamientos a los que se hace referencia se encuentran abiertos y son de libre acceso para cualquier usuario entre las 7:00 y las 22:00 horas.

No obstante, y partiendo del análisis de la cuestión planteada, puede haberse dado la circunstancia de que la observación de este hecho se haya dado fuera del horario establecido. Así pues, y dado que en el interior del PCT se encuentran centros médicos y el futuro hospital de la mujer, siendo habitual en el personal hospitalario que se den turnos de 12 horas de guardia, con salida a primeras horas de la mañana, ello implicaría que la entrada se produciría a final de la tarde, pudiendo darse la circunstancia de que el horario recogido en la propuesta aprobada provisionalmente no fuese suficiente para permitir que las personas trabajadoras en turno de noche, cuando la oferta de transporte público es inferior o desaparece, pudiesen acceder adecuadamente a sus puestos de trabajo. Por dicho motivo, se va a proceder a modificar el horario de aplicación de las restricciones de 7:00 a 19:00 horas en lugar de 7:00 a 21:00 horas como se recogía en la propuesta inicial.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone estimar parcialmente la alegación presentada.

Núm. ID 002.

Descripción de la alegación:

Expone que el Ayuntamiento debe de garantizar una buena accesibilidad en transporte público desde cualquier zona de la ciudad y en un tiempo prudente y adecuado.

Respuesta a la alegación:

La actual regulación únicamente establece la delimitación y restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos en la zona de bajas emisiones conforme a lo establecido por la Ley 7/2021, de 20 mayo de Cambio Climático y Transición Energética. Las cuestiones que se solicitan exceden por tanto el alcance del presente documento.

No obstante, se indica que la zona delimitada cuenta actualmente con servicio de transporte público urbanos prestado por TUSAM mediante 2 líneas circulares con frecuencia adecuada y conexiones con otras líneas y modos de transporte en distintos puntos. Y además, dichas líneas van a ser complementadas en breve con la puesta en servicio de una nueva línea circular exterior recogida dentro de al red de media y alta capacidad de transporte público del PMUS, cuyo trazado es sensiblemente coincidente con el de la futura línea 4 de metro.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Núm. ID 003.

Descripción de la alegación:

Solicita facilitar la movilidad con transporte público dentro de la Isla, así como lanzaderas desde aparcamientos y recorrido interno por la isla para que los trabajadores no tengan que soportar grandes trayectos sujetos a las inclemencias del tiempo en verano o en invierno.

Respuesta a la alegación:

La actual regulación únicamente establece la delimitación y restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos en la zona de bajas emisiones conforme a lo establecido por la Ley 7/2021, de 20 mayo de Cambio Climático y Transición Energética. Las cuestiones que se solicitan exceden por tanto el alcance del presente documento.

No obstante, se indica que dicha petición se encuentra ya contemplada una vez que la distancia existente entre las bandas de aparcamiento disuasorio y los puntos de destino se incrementen por el traslado de las mismas a la banqueta, no considerando que las distancias actuales y el volumen de vehículos que se prevé que queden excluidos del acceso al interior de la isla, sean suficientes como para viabilizar esta medida.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Núm. ID 004.

Descripción de la alegación:

Solicita que se cierre el anillo ferroviario de la línea C2 conectando con Blas Infante para conectar con la línea 1 de metro.

Respuesta a la alegación:

La actual regulación únicamente establece la delimitación y restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos en la zona de bajas emisiones conforme a lo establecido por la Ley 7/2021, de 20 mayo de Cambio Climático y Transición Energética. Las cuestiones que se solicitan exceden por tanto el alcance del presente documento.

No obstante, dicha petición se encuentra recogida dentro de las previsiones a realizar por otras administraciones en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible Sevilla 2030 aprobado por el pleno municipal de 12 de mayo de 2021.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada

Núm. ID 005.

Descripción de la alegación:

Solicita promover el transporte público no contaminante en el recinto de la isla de la Cartuja.

Respuesta a la alegación:

La actual regulación únicamente establece la delimitación y restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos en la zona de bajas emisiones conforme a lo establecido por la Ley 7/2021, de 20 mayo de Cambio Climático y Transición Energética. Las cuestiones que se solicitan exceden por tanto el alcance del presente documento.

No obstante, cabe indicar que dichas previsiones se encuentran ya recogidas en el PMUS Sevilla 2030, dentro de los planes de descarbonización en el transporte, que prevé la transición gradual hacia combustibles alternativos de la flota de Tussam y de la flota de Taxis de la ciudad.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Núm. ID 006.

Descripción de la alegación:

Solicita que los trabajadores y trabajadoras y estudiantes que demuestren que estudian o trabajan en la isla y tienen un vehículo cuyo uso está restringido se les de una moratoria de 2 años para cambiar de vehículo.

Respuesta a la alegación:

La excepción de los vehículos cualquiera que sea el distintivo ambiental, de los trabajadores y estudiantes, en una zona en la que la gran mayoría de los viajes que se hacen es por motivos de trabajo o estudios (los centros de ocio quedan fuera de las delimitaciones propuestas excepto uno de ellos que no se encontraba en funcionamiento en el momento de realización de los trabajos de campo recogidos en el informe que sirve de motivación a la propuesta de participación), supone en la práctica excepcionar a todos los vehículos que hoy acceden salvo los de algún visitante, por lo que la efectividad de la medida resultaría prácticamente nula.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada

ALEGACIÓN NÚM.: RIES 4668.

Con fecha 22 de septiembre de 2022 es presentado escrito de alegaciones por Eulen, S.A. en representación de Cartuja Center Cite formula alegaciones dentro del proceso de información pública para la declaración de Zona de Bajas Emisiones en la Isla de la Cartuja en conformidad a la Resolución 789 de 29 de julio de 2022 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación, Fiestas Mayores y Área Metropolitana. Su escrito se ha incorporado al expediente correspondiente dentro del proceso de información pública.

Presenta las siguientes alegaciones:

Núm. ID 001.

Descripción de la alegación:

Solicita que se adelante el horario de fin de restricciones de las 21:00 a las 20:00 horas para posibilitar el acceso a las instalaciones de Cartuja Center de los usuarios cuyos vehículos no cumplen con las condiciones establecidas.

Respuesta a la alegación:

En relación a la cuestión planteada cabe indicar en primer lugar que la alegación presentada está fuera de plazo.

Igualmente, se indica que en el interior de la isla existen aparcamientos públicos en régimen de rotación, uno de ellos precisamente explotado por la entidad interesada, estando excepcionados los vehículos con destino a los mismos, del cumplimiento de los requisitos exigidos, siendo perfectamente compatible el uso de estos aparcamientos para un uso ocasional para el acceso a un espectáculo.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

No obstante, se le informa igualmente que con motivo de alegaciones presentadas en forma y plazo por otros interesados, se va a proceder a modificar el horario de acceso restringido entre las 7:00 y las 19:00 horas, por lo que su petición quedaría igualmente satisfecha.

Por lo expuesto, resultante de este procedimiento y como resultado del análisis de las alegaciones presentadas resultaría el régimen aplicable que recoge el anexo de este informe.

El Jefe de Sección de Señalización e Infraestructuras (adjunto de Servicio Técnico de Movilidad). El Jefe de Servicio Administrativo de Tráfico y Transportes Vº.Bº.: El Director General de Movilidad.

Significándole que contra el acto anteriormente expresado, que pone fin a la vía administrativa, podrá interponer, potestativamente, recurso de reposición, en el plazo de un mes a partir del día siguiente al del recibo de esta notificación, de acuerdo con lo previsto en los artículos 123 y 124 de la Ley 39/15, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, o bien interponer, directamente y en el plazo de dos meses contados a partir del día siguiente al del recibo de esta notificación, recurso contencioso-administrativo ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo, conforme a lo dispuesto en el artículo 114.c) de la Ley 39/15, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y artículo 46 de la Ley 29/1.998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa. También podrá utilizar, no obstante, otros recursos, si lo estimase oportuno.

En Sevilla a 4 de octubre de 2022.—El Jefe del Servicio Administrativo de Tráfico y Transportes, Diego Gómez García.

15W-6344

SEVILLA

Extracto del acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Sevilla, adoptado el día 14 de octubre de 2022, por el que se aprueba la convocatoria pública para el otorgamiento de subvenciones, en el presente ejercicio 2022, a personas titulares de licencia municipal de taxi de Sevilla para el impulso económico al sector; línea de subvención según Plan estratégico de subvenciones I-D.

BDNS (Identif.): 654007.

De conformidad con lo previsto en los artículos 17.3.b y 20.8.a de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, se publica el extracto de la convocatoria cuyo texto completo puede consultarse en la Base de Datos Nacional de Subvenciones <https://www.infosubvenciones.es/bdnstrans/GE/es/convocatoria/654007>

Primero. *Beneficiarios:*

Toda persona titular de autorización de transporte de la serie VT (licencia de taxi) de la ciudad de Sevilla estar en activo en el primer y/o segundo trimestre de 2022, con visado de la licencia en vigor, y sin sanciones en los últimos doce meses por infracciones en materia de transporte, entre otras.

No podrán ser beneficiarias aquellas personas titulares de licencia que hayan sido subvencionados por el mismo objeto en las convocatorias anteriores.

No estar incurso en las prohibiciones para ser beneficiario de subvenciones y estar al corriente en las obligaciones tributarias y con la seguridad social.

Segundo. *Objeto.*

La finalidad de la subvención es la recuperación económica del sector, para prevenir o evitar situaciones de exclusión social, reducción del riesgo de disminución de prestación de servicios de transporte a la ciudadanía así como pérdida de puestos de trabajo y mantener una actividad de interés social que responde a una necesidad ineludible.

Tercero. *Bases reguladoras.*

Ordenanza General por la que se aprueban las bases reguladoras de la subvenciones otorgadas por el Ayuntamiento de Sevilla por el procedimiento de concesión en régimen de concurrencia competitiva, de 16 de junio de 2005 («Boletín Oficial» de la provincia 14 de julio de 2005).

Cuarto. *Cuantía.*

El importe total asciende a cuatrocientos mil euros (400.000€).

Se subvencionarán los gastos necesarios para el desarrollo del servicio de taxi, soportados y efectivamente pagados, que se hubiesen realizado a partir del 1 de enero de 2022 hasta el plazo de finalización de presentación de solicitudes de esta convocatoria, siguientes: