

AL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN FERNANDO (CÁDIZ)

Don/Doña _____, con DNI _____, y domicilio a efectos de notificaciones en _____ de San Fernando (Cádiz), comparece y **EXPONE:**

Que, dentro del plazo de información pública abierto tras la aprobación inicial del Proyecto de Ordenanza Municipal reguladora de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) de San Fernando, presento el siguiente escrito de alegaciones en calidad de interesado/a, basándome en los principios de **participación pública** y **proporcionalidad** que deben regir la elaboración de esta norma. En virtud de ello, **formulo las siguientes ALEGACIONES:**

1ª) Falta de participación ciudadana en el diseño de la Ordenanza ZBE de San Fernando

El Ayuntamiento de San Fernando **no ha garantizado la participación del público ni de las personas interesadas en el proceso de diseño de la ZBE**, elaborando el proyecto de ordenanza de forma unilateral y sin haber recabado en ningún momento la opinión de la ciudadanía. La única ocasión en que se ha dado a conocer el proyecto ha sido ahora, al someter la ordenanza a información pública en este trámite de alegaciones, sin haberse llevado a cabo ninguna consulta o taller participativo previo con vecinos, comerciantes u otros agentes locales. Esta **ausencia de participación previa** contraviene frontalmente la normativa vigente: el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, que regula las zonas de bajas emisiones, **establece en su artículo 13.5** que *“en el proceso de diseño y establecimiento de las ZBE, se garantizará la participación del público y las personas interesadas, conforme a la Ley 27/2006...”*. Dicha Ley 27/2006, de 18 de julio, reconoce el derecho de la ciudadanía a la información, participación pública y acceso a la justicia en materia de medio ambiente, derechos que en este caso no se están respetando.

Es evidente, por tanto, que el procedimiento seguido hasta ahora **incumple el mandato legal de participación pública** en la fase de elaboración de la ZBE. Las directrices estatales y la jurisprudencia han subrayado que la declaración y regulación de una ZBE debe cumplir exigencias de transparencia, **participación, debate público** y motivación, incluyendo un análisis de proporcionalidad y alternativas, quedando constancia de todo ello en el expediente. Lejos de ello, el proyecto de San Fernando se ha tramitado **sin consenso ni diálogo previo con los ciudadanos**. De hecho, ha sido denunciado públicamente que el equipo de gobierno impulsó este proyecto *“sin la debida planificación ni consenso”*, “ejecutando el proyecto sin tener en cuenta aspectos importantes ni a sectores como el comercio o la hostelería”, lo cual refleja la carencia de un proceso participativo real. En consecuencia, **solicito que se subsane este vicio de**

procedimiento, garantizando una auténtica participación de la población en la gestación de las medidas de la ZBE, tal como exige la normativa citada, antes de proseguir con la aprobación definitiva de la ordenanza.

2ª) Perímetro desproporcionado de la ZBE y efectos negativos sobre la movilidad, el aparcamiento y el comercio local

La delimitación propuesta de la Zona de Bajas Emisiones en San Fernando **resulta excesivamente amplia y desproporcionada** en relación con las características urbanas y de movilidad de nuestra ciudad, lo que puede generar graves perjuicios a los vecinos y a la actividad económica local. Según el propio proyecto de ordenanza, la ZBE abarcará **prácticamente todo el centro de San Fernando**, con una extensión de **44,7 hectáreas** delimitadas por numerosas calles que engloban la mayor parte del casco urbano. Esta delimitación tan extensa **no se adecúa a la realidad urbana ni a la necesidad ambiental existente**, puesto que San Fernando goza de una calidad del aire notablemente buena. De hecho, un informe de 2023 de la Agencia Europea de Medio Ambiente reconoció a San Fernando como *“la ciudad española con el aire más limpio del país”*, y el **propio proyecto de la ZBE admite** tras analizar los datos de 2021 a 2024 que el municipio se sitúa *“muy por debajo de los valores límite establecidos por la normativa aplicable”*, e incluso dentro de los objetivos de calidad del aire a medio y largo plazo, evidenciando una evolución ambiental favorable. En otras palabras, la contaminación atmosférica en la ciudad **dista mucho de ser un problema grave actualmente**, lo que convierte a esta ZBE en una medida esencialmente **preventiva** más que correctiva.

Si bien es comprensible que San Fernando deba implementar una ZBE por mandato legal, **el principio de proporcionalidad** exige que las restricciones se ajusten a las necesidades reales y especificidades locales, minimizando sus impactos negativos. En el caso presente, **no se ha justificado debidamente** por qué se delimita un perímetro tan amplio que afecta a la mayor parte de la ciudad, **imponiendo limitaciones al 48% del parque de vehículos isleño** (aquellos sin distintivo ambiental o con etiqueta B) durante amplias franjas horarias, a pesar de que los niveles de contaminación actuales están bajo control. Una medida de tal alcance debería haberse apoyado en un estudio riguroso de alternativas menos gravosas y en la actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad –recordemos que el último plan data de 2012 y aún no se ha renovado–, integrando mejoras en el transporte público, aparcamientos disuasorios y otras actuaciones complementarias. **Iniciar la ZBE sin un plan de movilidad actualizado ni medidas compensatorias** resulta incoherente e improcedente, y pone en duda la adecuación de la ordenanza a las necesidades reales de San Fernando.

Además, la **falta de proporcionalidad** en el diseño de la ZBE puede acarrear **consecuencias muy negativas en la vida diaria de la ciudad**:

- **Impacto en la movilidad y el aparcamiento:** Al cubrir prácticamente todo el casco urbano, la ZBE planteada podría **segmentar la ciudad y dificultar la circulación interna**, obligando a rodear amplias zonas céntricas y **dividiendo efectivamente San Fernando en sectores aislados** para el tráfico privado habitual. Muchos residentes con vehículos antiguos o sin distintivo ambiental se verán restringidos en el acceso a sus propios barrios durante gran parte del día, y quienes vivan fuera del centro tendrán complicado acceder en coche a las áreas de servicio, comercio o trabajo dentro del perímetro. Esto **presiona la demanda de aparcamiento** en los límites de la zona: es previsible que numerosos conductores intenten estacionar en las calles periféricas para continuar a pie o en transporte público, saturando dichas zonas. Sin embargo, **no consta que el Ayuntamiento haya planificado suficientemente alternativas de estacionamiento** ni habilitado aparcamientos disuasorios conectados con el transporte público (tranvía o autobús) antes de implantar las restricciones. Tampoco se han anunciado mejoras claras en la señalización o gestión del tráfico que eviten el “**tráfico de agitación**” (coches dando vueltas en busca de aparcamiento) en el entorno del centro. Estas omisiones sugieren que la entrada en vigor de la ZBE, tal como está concebida, **agravará los problemas de estacionamiento y circulación** en lugar de resolverlos, en perjuicio tanto de los vecinos como de los visitantes.
- **Impacto en los vecinos y sectores económicos locales:** La restricción de acceso a prácticamente todo el centro urbano afecta directamente a **vecinos del casco histórico** (que podrían perder parte de sus opciones de movilidad si dependen de vehículos hoy permitidos) y también a **pequeños comercios, hostelería y otros negocios locales** ubicados dentro del perímetro. Una ZBE mal dimensionada y sin medidas de apoyo podría **desincentivar la afluencia de clientes** al centro de la ciudad: numerosos ciudadanos –especialmente personas mayores o de zonas periféricas– podrían optar por desplazarse a **centros comerciales fuera del municipio u otros núcleos** donde no existan tales restricciones, para mayor comodidad, **perjudicando así al comercio tradicional isleño**. Se generaría una desventaja competitiva para los negocios de San Fernando frente a los de localidades vecinas sin restricciones equivalentes. Incluso sectores clave como la restauración y la hostelería verían mermada su clientela si gran parte de ésta no puede acceder en vehículo en ciertos horarios. Asimismo, los propios residentes del centro urbano pueden sufrir molestias considerables al **perder alternativas de transporte** privado asequible, sin que todavía existan suficientes opciones de movilidad

sostenible (por ejemplo, una red ciclable segura, transporte público reforzado, etc.). En definitiva, **una implementación abrupta y demasiado amplia de la ZBE podría lastrar la actividad económica local y la calidad de vida** de muchos isleños, lo cual contraviene el espíritu de la medida (que debería buscar ciudades más sostenibles **sin** penalizar injustificadamente a sus habitantes).

En vista de lo anterior, **considero que la delimitación y condiciones de la ZBE propuesta no respetan el principio de proporcionalidad** ni el equilibrio necesario entre la protección ambiental y los demás intereses generales en juego. Tal y como exigen los principios de buena regulación, toda normativa debe ser necesaria y proporcionada a los fines perseguidos, evitando restricciones más intensas de lo imprescindible. En este caso, **la medida restrictiva resulta desmesurada** respecto a los beneficios ambientales esperados en una ciudad con aire ya limpio, y **no se han previsto medidas paliativas suficientes** para los importantes perjuicios colaterales que puede ocasionar. Por ello, **solicito una revisión en profundidad del perímetro y las medidas de la ZBE**, de modo que se **reduzca su alcance a zonas verdaderamente conflictivas** o se apliquen restricciones graduales y condicionadas a la evolución real de la contaminación, asegurando siempre alternativas de movilidad (mejora del transporte público, bolsas de aparcamiento, incentivos a vehículos menos contaminantes, etc.) antes de imponer limitaciones generalizadas. Solo de esta forma la Ordenanza ZBE cumplirá con su finalidad ambiental **sin sacrificar la movilidad cotidiana ni el tejido económico** de San Fernando, logrando un resultado equilibrado y justo para toda la ciudadanía.

Por todo lo expuesto, y fundamentando estas alegaciones en la normativa vigente y en los principios de participación y proporcionalidad mencionados, **SOLICITO** al Ayuntamiento de San Fernando que tenga por presentado en tiempo y forma este escrito de alegaciones y, en virtud del mismo, adopte las siguientes medidas:

- **Primero:** Que **no se apruebe definitivamente** el Proyecto de Ordenanza reguladora de la ZBE en su redacción actual, procediendo a **suspender su tramitación** hasta subsanar los defectos señalados en este escrito. En particular, **se insta a abrir un proceso efectivo de participación pública** en la fase de diseño del proyecto, cumpliendo con lo dispuesto en el art. 13.5 del Real Decreto 1052/2022 sobre involucración ciudadana, de manera que vecinos, colectivos y sectores afectados puedan aportar sugerencias y conocer de primera mano las medidas previstas antes de su implantación.
- **Segundo:** Que, tras garantizar dicha participación y reconsiderar el contenido del proyecto, **se introduzcan las modificaciones necesarias** en la ordenanza para ajustarla al **principio de proporcionalidad**. Esto

implica **redelimitar el perímetro de la ZBE** y graduar las restricciones de acceso/circulación de forma **más acorde a las características reales de San Fernando**, evitando extender prohibiciones innecesarias que dañen el interés general. Asimismo, deberán preverse **medidas compensatorias y de apoyo** (planificación de aparcamientos disuasorios, mejora del transporte público, periodos transitorios, ayudas a la renovación de vehículos, etc.) que mitiguen el impacto sobre los residentes y la economía local, de modo que la ZBE se implemente con las debidas garantías, planificación y consenso público.

- **Tercero:** Que, en caso de que el Ayuntamiento decidiera continuar con la aprobación de la ordenanza sin atender la solicitud de suspensión anterior, al menos **tenga en consideración e incorpore** en el texto definitivo de la Ordenanza ZBE **las alegaciones concretas contenidas en este escrito**, en defensa del interés público municipal. En particular, se pide que se reflejen mecanismos de participación continua de la ciudadanía en la gestión y revisión de la ZBE, y que se ajusten las disposiciones relativas al ámbito de aplicación y excepciones para asegurar la proporcionalidad de las medidas.

En virtud de lo expuesto, **solicito** de esa Administración que adopte las acciones anteriores, con el objetivo de que la **Ordenanza de Zona de Bajas Emisiones de San Fernando** se elabore y ejecute con la **debida legitimidad, equilibrio y eficacia**, compatibilizando la mejora ambiental con la protección de los derechos e intereses de la ciudadanía.

Esperando que estas alegaciones sean tenidas en cuenta, le **saluda atentamente**,

En San Fernando, a ____ de _____ de 2025.

Fdo.: _____

(Nombre y apellidos del/la alegante)

(DNI _____)

(Dirección completa)

(Firma)