FIRMADO POR
LA SECRETARIA GENERAL ACCTAL.
Dª MARÍA ÁNGELES GÓMEZ LOZANO
23/06/2026

AYUNTAMIENTO DE ALBACETE Secretaría Negociado de Actas	ACUERDO adoptado por el Pleno Municipal en sesión extraordinaria y urgente de fecha: **23-JUNIO-2026**	Transcripción literal para constancia en el expediente y actuaciones administrativas que procedan para su ejecución. A efectos del artª 206 del R.O.F. se hace constar que el acta se encuentra pendiente de aprobación.

03.- EXPEDIENTE 1524419Z: RESOLUCIÓN DE ALEGACIONES Y APROBACIÓN DEFINITIVA, SI PROCEDE, DE LA ORDENANZA DE ZONA DE BAJAS EMISIONES DE ALBACETE.

Se somete a consideración del Pleno, Informe-Propuesta del Servicio Técnico de Infraestructuras y Movilidad Urbana, de fecha 17 de junio de 2026 que figura en el expediente electrónico administrativo Doc. CSV: AEAA FFXN NF3L QMMZ TPPY, sobre el asunto indicado en el epígrafe, del que se desprende lo siguiente:

En relación con la tramitación de la Ordenanza Reguladora de la Zona de Bajas Emisiones, las Zonas Peatonales de Especial Protección y las Zonas Peatonales de Acceso Restringido de Albacete, el Jefe de la Sección Administrativa de Movilidad Urbana e Infraestructuras, emite el siguiente INFORME:

Primero.- Mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno Local, adoptado en sesión de 20 de abril de 2026, se aprobó el Proyecto de Ordenanza de Zona de Bajas Emisiones de Albacete, en los términos obrantes en el expediente, documento - código seguro de verificación AEAA EY3E 2MR9 2K4M XPVT -.

Posteriormente, en virtud del Acuerdo del Pleno Municipal, de fecha 21 de abril de 2026, se acordó la aprobación inicial de dicha Ordenanza Municipal, siendo sometida a información pública y audiencia de los interesados por plazo mínimo de 30 días para la presentación de reclamaciones y sugerencia, por lo que se publicó en el Boletín Oficial de la Provincia de Albacete nº 48, de fecha 27 de abril de 2026.

Segundo.- Que una vez finalizado dicho plazo, se han presentado una serie de alegaciones a la presente Ordenanza, emitiéndose al respecto los correspondientes Informes al objeto de dar respuesta a cada una de las cuestiones planteadas por los alegantes.

Tercero.- Que con fecha 21 de abril de 2026, por parte de D. Eduardo Lobo Fernadez, con D.N.I. ***3972**, en representación de la mercantil "Poli Salud Gestión, S.L.", con C.I.F. ***7933**, se formula escrito de alegaciones a la presente Ordenanza.

En relación con este escrito, se emite Informe del Servicio Técnico de Infraestructuras y Movilidad Urbana, de fecha 17 de junio de 2026, del siguiente tenor literal:

"Vista la instancia presentada por D. Eduardo Lobo Fernández, como titular de la CLÍNICA VIRGEN DELOS LLANOS, situada en la calle Tejares nº 75, en la que expone que "El

Ayuntamiento de Albacete pretende implantar una Zona de Bajas Emisiones (ZBE) que afectará al centro urbano, incluyendo la Calle Tejares, donde se ubica la actividad sanitaria del compareciente. Dicha medida limitará el acceso de vehículos privados, condicionando el desplazamiento de pacientes hasta la clínica.", argumentando entre otros aspectos que:

"PRIMERA: La restricción de acceso dificulta el acceso a un servicio sanitario esencial, afectando al derecho a la protección de la salud.

SEGUNDA: La ZBE afecta especialmente a pacientes vulnerables (personas mayores o con movilidad reducida), generando barreras reales de acceso.

TERCERA: No existen alternativas reales de aparcamiento sus clientes ni adaptadas a usuarios de servicios sanitarios en la zona.

CUARTA: Se produce un perjuicio económico directo sobre la actividad sanitaria, reduciendo la afluencia de pacientes.", solicitando "la exclusión o tratamiento específico de la Calle Tejares, la creación de zonas de aparcamiento sanitario, permisos para pacientes y la revisión del diseño de la ZBE".

Se informa:

Actualmente el establecimiento sanitario al que representa el solicitante se encuentre ubicado en la calle Tejares, en su cruce con la calle Herradores, dentro por tanto de la delimitación de la ZBE.

La calle Tejares desde su cruce con calle Calderón de la Barca, hasta el cruce con calle Batalla del Salado, tiene el estacionamiento regulado como zona azul. En la calle Herradores, en su tramo coincidente con la Clínica del solicitante, el estacionamiento se encuentra regulado como zona de residentes. En las proximidades existe un aparcamiento público de gran capacidad, concretamente el de la Avenida de España.

En la redacción actual de la Ordenanza, concretamente en su artículo 8, se expone:

"Artículo 8. Acceso de vehículos a la ZBE

1. Podrán acceder, circular y estacionar por las vías públicas que conforman el perímetro interior de la ZBE, excluidas las ZPEP y las ZPAR, sin más restricciones que las previstas en la normativa sobre tráfico y seguridad vial:

a. Todos los vehículos con clasificación ambiental B, C, ECO o 0.

b. Los vehículos sin etiqueta ambiental que encuentren en alguna de las siguientes situaciones:

i. Que figuren en el padrón municipal de vehículos del municipio de Albacete.

ii. Que accedan a parkings públicos ubicados en el interior de la ZBE que cuenten con medios para controlar diariamente dichos accesos. La entrada al parking público debe producirse en un tiempo máximo de 10 minutos desde el acceso a la ZBE.

iii. Que obtengan tique en las zonas de estacionamiento regulado

iv. …"

Como se ha indicado, el anterior apartado se refiere a vehículos que están autorizados por contar con las condiciones que se indican, sin tener que realizar ninguna solicitud ni petición de autorización. En su siguiente apartado, dentro del mismo artículo 8, se indican los vehículos que podrán obtener autorización de paso a la ZBE, previa solicitud, destacando para esta alegación:

"a. Vehículos de personas empadronadas en el municipio de Albacete

b. Vehículos con los que se prestan servicios públicos básicos de limpieza, retirada de residuos, mantenimiento y conservación de vías públicas, zonas verdes, instalaciones de control de tráfico, patrimonio municipal y otros.

c. Vehículos destinados al transporte de personas con tarjeta de accesibilidad.

d. Vehículos que acceden a garajes de establecimientos hoteleros ubicados en el interior de la ZBE.

….

g. Vehículos de usuarios que acrediten unos ingresos económicos brutos anuales con relación al indicador público de renta de efectos múltiples (IPREM)…"

Por tanto, teniendo en cuenta que la ubicación de la Clínica está dentro de la ZBE, la clientela que pueda acudir con vehículo a su clínica, en un vehículo que figure en el padrón municipal podrá acceder sin ninguna limitación, de igual forma que los que obtengan tique en la zona de estacionamiento regulado dentro de la ZBE, o los que utilicen aparcamiento público en el interior de la ZBE, junto a otros casos como los indicados, personas empadronadas en Albacete, sus pedanías o Entidad Local Menor, que previa petición, podrán igualmente acceder con vehículo hasta las proximidades de su clínica, entendemos que el interés público y cumplimiento de la normativa que se consigue con la aplicación de la ZBE, no implica en modo alguno consecuencias negativas desproporcionadas en el interés particular del solicitante.

Indicar también dos aspectos finales:

En el artículo 8 indicado, dentro de los vehículos que podrán obtener autorización, previa solicitud, en su apartado final, se expone:

"Vehículos que soliciten acceder por otros motivos justificados, siendo estudiado por los Servicios Técnicos Municipal, que informarán sobre la conveniencia y las condiciones de la autorización que en su caso pueda ser concedida".

Artículo cuya modificación se propone en atención a otra de las alegaciones presentadas, pero que no altera la posibilidad de que expuesta la causa justificada pueda darse la autorización correspondiente.

Condición que inicialmente se tenía prevista para aquellos casos de acceso con vehículos en situación de transporte de personas con problemas de movilidad permanentes o en su caso puntuales, emergencias en equipos o instalaciones, etc.

También es conveniente indicar que en virtud de lo expuesto en el artículo 11 de la ordenanza, la referida autorización de paso podrá "realizarse con una antelación máxima de treinta (30) días naturales o, a posteriori, en un plazo no superior a cuarenta y ocho (48) horas hábiles desde el momento en que se produjo el acceso. Dicha autorización faculta para la circulación dentro del período horario específicamente solicitado y concedido".

Consecuentemente con lo expuesto, y una vez dadas las informaciones más relevantes que le afectan para las condiciones de uso de la ZBE, se estima que DEBE SER DESESTIMADA su alegación de "tratamiento específico de la Calle Tejares, la creación de zonas de aparcamiento sanitario, permisos para pacientes y la revisión del diseño de la ZBE".

Cuarto.- Que con fecha 29 de abril de 2026, por parte de D. Eduardo Corbas Urcelay, con D.N.I. ***3972**, en representación de la Asociación Profesional de Compañías Privadas de Servicio de Seguridad – APROSER - con C.I.F. ***8674**, se formula escrito de alegaciones a la presente Ordenanza.

En relación con este escrito, se emite Informe del Servicio Técnico de Infraestructuras y Movilidad Urbana, de fecha 17 de junio de 2026, del siguiente tenor literal:

"Vista la instancia presentada por D. Eduardo Cobas Urcelay, en calidad de secretario General de la Asociación Profesional de Compañías Privadas de Servicios de Seguridad, APROSER, en la que expone las condiciones del ejercicio de sus funciones y concretamente respecto de sus vehículos, que "desde la perspectiva técnica, es preciso tener en cuenta las limitaciones derivadas del nivel de blindaje requerido por la normativa de seguridad privada para los vehículos de transporte de fondos, de lo que se deriva la existencia de muy escasas alternativas de construcción de los mismos y del tipo de motor a utilizar. No puede, por otra parte, obviarse, el hecho de que se trata de vehículos construidos "ad hoc" para el desempeño de estos servicios específicos, no cubiertos, por ello, por los métodos de producción en cadena que permiten una puesta de entrega inmediata para sus usuarios", solicitando que sean incluidos estos vehículos dentro de los que podrán obtener autorización previa solicitud,

Se informa:

Respecto a su inclusión como vehículos que podrán solicitar autorización para circular por la ZBE, se estima que por las condiciones particulares de este tipo de vehículos, deberá SER ESTMADA, por lo que se propone añadir en el apartado 2 del artículo 8, un subapartado j), con el siguiente texto:

"j). Vehículos de empresas destinados al transporte de fondos y gestión de efectivo (blindados)".

En relación con su segunda solicitud relativa al paso por zonas peatonales de especial protección, ZPEP, y zonas peatonales de acceso restringido, ZPAR, se estima que se deberán mantener las condiciones actuales, tal y como se vienen desarrollando desde el inicio de estas zonas de control por cámaras de lectura de matrículas, es decir, en las ZPEP 1 (zona peatonal de Tesifonte Gallego delimitada entre la calle Tinte y la calle Mayor, la calle Marqués de Molíns y la plaza del Altozano, en el tramo de continuación desde la calle anterior) y ZPEP 2 (tramo peatonal de paseo de la Libertad desde la intersección con calle San Agustín al sur hasta la calle Alcalde Conangla) no se permite el acceso de ningún vehículo y se estima que debe seguir en estas condiciones.

Por tanto, esta parte de sus alegaciones deberá ser DESESTIMADA.

En todas las ZPAR, desde la 1 hasta la 7, se considera que en caso de tener que circular por alguna de las vías de estas zonas peatonales, deberá realizar la correspondiente solicitud para su inscripción en el Registro municipal de vehículos autorizados, que será atendida, en base a lo expuesto en el artículo 11 de la Ordenanza y en el Anexo II. Normas Generales de Circulación con vehículos en las ZPAR.

Quinto.- Que con fecha 12 de mayo de 2026, por parte de D. José Manuel Collado Jiménez, con D.N.I. ***6085**, se formula escrito de alegaciones a la presente Ordenanza.

En relación con este escrito, se emite Informe del Servicio Técnico de Infraestructuras y Movilidad Urbana, de fecha 17 de junio de 2026, del siguiente tenor literal:

"Vista la instancia presentada por D. José Manuel Collado Jiménez, en la que expone que "Que la implantación de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) en la ciudad de Albacete está generando importantes dificultades de movilidad para los vecinos y vecinas residentes en las pedanías y entidades locales menores vinculadas administrativamente al municipio.", solicitando que "se estudie y tramite la modificación normativa y legal oportuna de la regulación de la Zona de Bajas Emisiones, a fin de contemplar un régimen específico para los residentes de las pedanías y entidades locales menores del municipio, permitiendo que sus vehículos puedan circular y acceder en condiciones equiparables a las de los vecinos residentes en la ciudad de Albacete".

Se informa:

En la redacción actual de la Ordenanza, concretamente en su artículo 8, se expone:

"Artículo 8. Acceso de vehículos a la ZBE

1. Podrán acceder, circular y estacionar por las vías públicas que conforman el perímetro interior de la ZBE, excluidas las ZPEP y las ZPAR, sin más restricciones que las previstas en la normativa sobre tráfico y seguridad vial:

a. Todos los vehículos con clasificación ambiental B, C, ECO o 0.

b. Los vehículos sin etiqueta ambiental que encuentren en alguna de las siguientes situaciones:

i. Que figuren en el padrón municipal de vehículos del municipio de Albacete.

ii. …

Aun cuando la voluntad inicial en la redacción de las normas que regulan las autorizaciones del acceso a la ZBE, pretendían un equilibrio e igualdad de trato para todas las personas de este municipio, en la redacción de varios artículos no se transmitió claramente esta circunstancia, por lo que para evitar interpretaciones posteriores, es conveniente que sea **ESTIMADA** la alegación presentada, de forma que las personas residentes en nuestras nueve pedanías y en la entidad local menor de Aguas Nuevas, tengan el mismo tratamiento que las personas residentes en nuestra ciudad.

En consecuencia se deberán realizar las siguientes modificaciones del texto de la ordenanza:

Donde dice:

"Artículo 8. Acceso de vehículos a la ZBE

1. Podrán acceder, circular y estacionar por las vías públicas que conforman el perímetro interior de la ZBE, excluidas las ZPEP y las ZPAR, sin más restricciones que las previstas en la normativa sobre tráfico y seguridad vial:

a. Todos los vehículos con clasificación ambiental B, C, ECO o 0.

b. Los vehículos sin etiqueta ambiental que encuentren en alguna de las siguientes situaciones:

i. Que figuren en el padrón municipal de vehículos del municipio de Albacete.

ii. …"

Debe decir:

"Artículo 8. Acceso de vehículos a la ZBE

1. Podrán acceder, circular y estacionar por las vías públicas que conforman el perímetro interior de la ZBE, excluidas las ZPEP y las ZPAR, sin más restricciones que las previstas en la normativa sobre tráfico y seguridad vial:

a. Todos los vehículos con clasificación ambiental B, C, ECO o 0.

b. Los vehículos sin etiqueta ambiental que encuentren en alguna de las siguientes situaciones:

i. Que figuren en el padrón municipal de vehículos del municipio de Albacete, en el que se incluyen sus pedanías, así como en el padrón de la entidad local menor de Aguas Nuevas.

ii. …"

Igualmente se debe modificar el apartado 2 del artículo 8 del texto de la ordenanza donde dice:

"Artículo 8. Acceso de vehículos a la ZBE

2.. Podrán obtener autorización de paso los vehículos sin distintivo ambiental que se correspondan con alguna de las circunstancias o categorías siguientes y que tramiten la solicitud de inscripción en el registro municipal de vehículos autorizados:

a. Vehículos de personas empadronadas en el municipio de Albacete

b…."

Debe decir:

"Artículo 8. Acceso de vehículos a la ZBE

2.. Podrán obtener autorización de paso los vehículos sin distintivo ambiental que se correspondan con alguna de las circunstancias o categorías siguientes y que tramiten la solicitud de inscripción en el registro municipal de vehículos autorizados:

a. Vehículos de personas empadronadas en el municipio de Albacete, incluyendo sus nueve pedanías, y en la entidad local menor de Aguas Nuevas.

b…."

Sexto.- Que con fecha 2 de junio de 2026, por parte de Dª. María Nieves Navarro Rodenas, con D.N.I. ***9182**, en representación del Grupo Municipal Unidas Podemos de Albacete, se formula escrito de alegaciones a la presente Ordenanza, que se enumeran a continuación, de un modo sintetizado:

Primera. Falta de adecuación material de la ordenanza al objetivo legal y reglamentario de una ZBE efectiva

Segunda. Insuficiente motivación de la proporcionalidad y de la eficacia de las excepciones.

Tercera. Ausencia en el texto normativo de objetivos medibles y de un sistema público de seguimiento suficientemente garantista

Cuarta. La ordenanza no aprovecha la referencia de modelos de movilidad amable y prioridad peatonal ya consolidados

Quinta. Necesidad de reforzar la dimensión social, feminista y de accesibilidad de la ZBE.

Sexta. Falta de acompañamiento suficiente con alternativas robustas de transporte público y movilidad activa

Séptima. Necesidad de limitar la discrecionalidad administrativa en el régimen de autorizaciones.

Octava. Sobre el régimen sancionador y la entrada en vigor

En relación con este escrito, se emite Informe del Servicio Técnico de Infraestructuras y Movilidad Urbana, de fecha 17 de junio de 2026, del siguiente tenor literal:

"Vista la instancia presentada por Dª. María Nieves Navarro Rodenas, en representación del Grupo Municipal de Unidas Podemos, a la que adjunta el documento denominado Alegaciones a la aprobación inicial de la Ordenanza reguladora de la Zona de Bajas Emisiones, las Zonas Peatonales de Especial Protección y las Zonas Peatonales de Acceso, en el que se detallan las alegaciones numeradas de Primera a Octava de referencia,

Se informa:

Antes de dar contestación a las alegaciones presentadas, se estima conveniente resaltar varios aspectos fundamentales en el desarrollo de todo este proceso, a la vista igualmente del informe de ANÁLISIS DE ALEGACIONES DEL PROYECTO DE ZONA DE BAJAS EMISIONES (ZBE) DE ALBACETE, emitido por la consultora COLIN BUCHANAN CONSULTORES, S.A.-SENER MOBILITY SAU, como empresa adjudicataria del contrato de Servicio de consultoría y asistencia para la elaboración del Proyecto de Zona Bajas Emisiones. EXP 128-2022, por ser este estudio de alegaciones uno de los requisitos establecidos en dicha contratación.

Por un lado tenemos la obligatoriedad del cumplimiento de la legislación vigente, por todos conocida la necesidad de disponer de una Zona de Bajas Emisiones con una normativa municipal que garantice mejoras en la calidad del aire, para lo cual se han diseñado e implementado tanto los medios tecnológicos necesarios para su control y exigencia de su cumplimiento, como los soportes administrativos reglamentarios para llevarlo a cabo, pudiendo ir adaptando los requisitos y condiciones de acceso a la propia evolución de los indicadores de calidad del aire.

Y como elemento de partida sobre el que valorar las acciones a implementar, debemos tener en cuenta los Indicadores que inicialmente, según la evaluación presentada por nuestro Servicio de Salud Ambiental respecto del año 2025, nos dan como resultado una calidad del aire "BUENA", siendo ésta la calificación más favorable calculada en función de la categoría del índice de calidad del aire (ICA).

Por tanto, no partiendo de ninguna situación de alarma, disponiendo de la base normativa necesaria y teniendo los medios para intervenir conforme los indicadores vayan evolucionando y así lo aconsejen, se estima que la ordenanza en tramitación cumple los requisitos generales y necesarios para su aprobación y puesta en marcha, mejorada con las aportaciones que se desprendan de las alegaciones que sean total o parcialmente estimadas.

Pasamos a responder a cada una de las alegaciones planteadas, con la propuesta que en su caso resulte en lo que se refiere a su estimación parcial o total.

Primera. Falta de adecuación material de la ordenanza al objetivo legal y reglamentario de una ZBE efectiva.

Consideramos convenientemente contestada esta alegación en el informe de ANÁLISIS DE ALEGACIONES DEL PROYECTO DE ZONA DE BAJAS EMISIONES (ZBE) DE ALBACETE, Consulta nº 3, se considera **DESESTIMADA**, en base a la proporcionalidad y progresividad que alude, habiendo tenido en cuenta numerosas exclusiones, como el nivel socioeconómico y evitando restricciones actualmente innecesarias, a la vista del actual estado de nuestros niveles de calidad del aire que se encuentran en su calificación más favorable, CALIDAD DEL AIRE BUENA, según los informes que constan en el expediente.

Segunda. Insuficiente motivación de la proporcionalidad y de la eficacia de las excepciones

De conformidad con lo expuesto en el informe de ANÁLISIS citado, Consulta nº 4, así como con su conclusión, se estima que debe ser considerada la propuesta en el sentido de evitar todo tipo de arbitrariedad en su aplicación, por lo que se estima conveniente la **ESTIMACIÓN PARCIAL** de la propuesta, con la modificación del subapartado i) del apartado 2 del Artículo 8, en los siguientes términos:

Donde dice:

Artículo 8. Acceso de vehículos a la ZBE

…

2. Podrán obtener autorización de paso los vehículos sin distintivo ambiental que se correspondan con alguna de las circunstancias o categorías siguientes y que tramiten la solicitud de inscripción en el registro municipal de vehículos autorizados:

a. …

i) Vehículos que soliciten acceder por otros motivos justificados, siendo estudiado por los Servicios Técnicos Municipal, que informarán sobre la conveniencia y las condiciones de la autorización que en su caso pueda ser concedida.

Debe decir:

Artículo 8. Acceso de vehículos a la ZBE

…

2. Podrán obtener autorización de paso los vehículos sin distintivo ambiental que se correspondan con alguna de las circunstancias o categorías siguientes y que tramiten la solicitud de inscripción en el registro municipal de vehículos autorizados:

a. …

i) Vehículos que soliciten acceder por otros motivos justificados, solicitud que será estudiada por los Servicios Técnicos Municipales, al objeto de informar con carácter previo a la

Resolución que se dicte, sobre la conveniencia o no de dicha autorización de acceso y condiciones de la misma.

Tercera. Ausencia en el texto normativo de objetivos medibles y de un sistema público de seguimiento suficientemente garantista

A la vista de lo expuesto en la Consulta nº5 del informe de ANÁLISIS DE ALEGACIONES DEL PROYECTO DE ZONA DE BAJAS EMISIONES (ZBE) DE ALBACETE., por las razones argumentadas en la misma, se **ESTIMA PARCIALMENTE** esta alegación, por lo que se propone la ampliación de un nuevo CAPÍTULO con el número IV, Seguimiento y transparencia, y dentro de él, el artículo número 15 con el siguiente texto:

Artículo 15. Seguimiento y transparencia

1. Corresponde al Ayuntamiento analizar los resultados producidos por la aplicación de la medida de restricción del tráfico prevista en esta Ordenanza y su efecto en la mejora de la calidad del aire, la mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero y de la contaminación acústica, de acuerdo con los indicadores establecidos en el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las ZBEs o normativa que lo sustituya.

2. El seguimiento de los objetivos de calidad atmosférica y de ruido se llevará a cabo mediante la propia red municipal.

3. El Ayuntamiento publicará, con periodicidad anual desde la entrada en vigor de la presente ordenanza, un informe del área competente, en el que se valore el cumplimiento de los objetivos de mejora de la calidad ambiental y mitigación de gases de efecto invernadero, con indicación de los resultados en este periodo de los indicadores de seguimiento.

Cuarta. La ordenanza no aprovecha la referencia de modelos de movilidad amable y prioridad peatonal ya consolidados

Nos remitimos a la argumentación expuesta en Consulta nº6 del informe de ANÁLISIS DEALEGACIONES DEL PROYECTO DE ZONA DE BAJAS EMISIONES (ZBE) DE ALBACETE, copiando íntegramente la contestación de dicho análisis, por unificación de informes:

"Se desestima la alegación debido a que la ordenanza ya integra y consagra el principio de prioridad peatonal absoluta y pacificación del tráfico en sus áreas de especial protección. El punto 1 del Anexo II determina con claridad jurídica la subordinación total del vehículo frente al peatón, limitando la velocidad a un máximo estricto de 10 km/h o a la velocidad del paso peatonal. Además, el artículo 7.2 establece una restricción absoluta y prohibitiva para el acceso a las Zonas Peatonales de Especial Protección (ZPEP).

La ordenanza no es permisiva; por el contrario, estructura el territorio en tres niveles concéntricos de restricción (ZBE, ZPAR y ZPEP), adaptando el modelo de movilidad a la

morfología urbana singular de Albacete, la cual no puede ser mimética a la de otros municipios con realidades físicas, geográficas e infraestructurales diferentes".

En consecuencia se considera que debe ser **DESESTIMADA** esta cuarta alegación,

Quinta. Necesidad de reforzar la dimensión social, feminista y de accesibilidad de la ZBE

Nos remitimos a la argumentación expuesta en Consulta nº7 del informe de ANÁLISIS DE ALEGACIONES DEL PROYECTO DE ZONA DE BAJAS EMISIONES (ZBE) DE ALBACETE, copiando íntegramente la contestación de dicho análisis, por unificación de informes:

"Se desestima la propuesta dado que la dimensión social, distributiva y de accesibilidad universal ya impregna de manera profunda el diseño del articulado. La ordenanza salvaguarda de forma expresa los derechos de los colectivos más vulnerables mediante las autorizaciones contempladas en el artículo 8.2.

Específicamente, la letra *"c"* garantiza la movilidad de las personas con discapacidad o movilidad reducida, eximiendo sus vehículos de las restricciones de distintivo, derecho reforzado además en el punto 9 del Anexo II. Asimismo, la letra "g"; despliega una escala progresiva de exenciones por motivos de renta familiar referenciadas al IPREM (desde 2 hasta 4 veces el indicador según el número de integrantes de la unidad familiar). Estas medidas normativas ya aseguran que la transición ambiental en Albacete sea socialmente justa y no penalice a las rentas bajas ni a las familias cuidadoras, haciendo innecesaria una adición dispositiva reiterativa.

A este respecto, cabe aclarar que el análisis sociodemográfico y territorial pormenorizado es un contenido más propio y abordado con mayor profundidad en el Documento de Diagnóstico de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE), mientras que el objeto de la Ordenanza es articular la regulación jurídica y los mecanismos de control".

En consecuencia se considera que debe ser **DESESTIMADA** esta quinta alegación.

Sexta. Falta de acompañamiento suficiente con alternativas robustas de transporte público y movilidad activa

Nos remitimos a la argumentación expuesta en Consulta nº8 del informe de ANÁLISIS DE ALEGACIONES DEL PROYECTO DE ZONA DE BAJAS EMISIONES (ZBE) DE ALBACETE, copiando íntegramente la contestación de dicho análisis, por unificación de informes:

"Se desestima la alegación puesto que la definición e implantación de infraestructuras de transporte, planes tarifarios, ampliación de la red ciclista o remodelación del espacio urbano exceden del objeto material de una ordenanza, cuya función es estrictamente reguladora y de control de accesos. Los compromisos de ejecución presupuestaria sectorial pertenecen al ámbito del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), marco al que esta norma se supedita de manera coordinada (artículo 5.1).

No obstante, cabe señalar que la necesaria visión integral de la movilidad no se ha omitido, sino que se canaliza a través de los instrumentos adecuados. Así, el propio Proyecto de la ZBE ya incorpora un catálogo de medidas complementarias y, de forma paralela, el Ayuntamiento se encuentra desarrollando el estudio para la implantación de un nuevo servicio de transporte público urbano adaptado a las nuevas necesidades de la ciudad.

Por tanto, mientras que el desarrollo de las alternativas de movilidad activa y colectiva se ejecuta y dota presupuestariamente a través de dichos planes y proyectos sectoriales, la ordenanza cumple de forma rigurosa con su función legal de intervención administrativa en el tráfico".

Adicionalmente, cabe mencionar que el transporte urbano se encuentra en un proceso de mejora de las prestaciones del servicio con motivo de la próxima licitación del contrato de concesión de servicios del transporte público colectivo de viajeros de la ciudad de Albacete.

En consecuencia se considera que debe ser **DESESTIMADA** esta sexta alegación.

Séptima. Necesidad de limitar la discrecionalidad administrativa en el régimen de autorizaciones

Nos remitimos a la argumentación expuesta en Consulta nº9 del informe de ANÁLISIS DE ALEGACIONES DEL PROYECTO DE ZONA DE BAJAS EMISIONES (ZBE) DE ALBACETE, copiando íntegramente la contestación de dicho análisis, por unificación de informes:

"El régimen de gestión del Registro Municipal de Vehículos Autorizados detallado en el artículo 11 no otorga margen a la arbitrariedad, al configurarse como un procedimiento administrativo reglado sujeto al principio de legalidad y transparencia. Los supuestos que habilitan la obtención de autorizaciones permanentes o puntuales están tasados y tipificados en el articulado (artículos 8, 9 y Anexo II). La inclusión de plazos de caducidad máxima de 5 años (artículo 11.5), el control de accesos automatizado mediante plataforma tecnológica de lectura de matrículas (artículo 12.1), y la obligación del usuario de comunicar variaciones de requisitos (Anexo II, punto 17) garantizan la objetividad e igualdad en la aplicación práctica de la norma".

En consecuencia se considera que debe ser **DESESTIMAD**A esta séptima alegación.

Octava. Sobre el régimen sancionador y la entrada en vigor

Nos remitimos a la argumentación expuesta en Consulta nº10 del informe de ANÁLISIS DE ALEGACIONES DEL PROYECTO DE ZONA DE BAJAS EMISIONES (ZBE) DE ALBACETE, copiando íntegramente la contestación de dicho análisis, por unificación de informes:

"Se desestima la alegación planteada. El régimen sancionador de la presente ordenanza goza de plena seguridad y densidad jurídica, fundamentándose de forma directa en la Ley 7/1985 de Bases del Régimen Local y en el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico (Real Decreto Legislativo 6/2015). La conducta tipificada en el artículo 14.1 —incumplimiento de la prohibición de circular por los perímetros restringidos— está definida de forma inequívoca y cuantificada en un

importe fijo de 200 euros, en perfecta consonancia con las últimas reformas de la normativa estatal de tráfico. La fase informativa de tres meses contemplada en la Disposición transitoria única cumple de sobra con la función pedagógica y de adaptación social requerida, y no puede quedar condicionada a una desnaturalización o vaciado de las excepciones ya justificadas en el expediente técnico de la ordenanza".

En consecuencia se considera que debe ser **DESESTIMADA** esta octava alegación.

Séptimo.- Que con fecha 5 de junio de 2026, por parte de Dª. Maria Antonia Sotos Serrano, con D.N.I. ***0628** y de D. José Maria Aguilar Idañez, con D.N.I. ***5423**, se presenta por cada uno de ellos, un escrito de alegaciones a la presente Ordenanza, de igual contenido y planteamiento, que se enumeran a continuación, de un modo sintetizado:

Primera. - Fraude de ley por ineficacia de las restricciones (art. 5 RD 1052/2022).

Segunda. - Ausencia de objetivos cuantificados (arts. 3 y 7 RD 1052/2022).

Tercera. - Vulneración de la perspectiva de género preceptiva (Art. 3.2.C RD 1052/2022).

En relación con este escrito, se emiten tanto Informe del Servicio Técnico de Infraestructuras y Movilidad Urbana, de fecha 17 de junio de 2026, del siguiente tenor literal:

"Vistas las instancias presentadas por D. José María Aguilar Idáñez y Dª. María Antonio Sotos Serrano, en las que exponen de forma idéntica las tres alegaciones indicadas más arriba,

Se informa:

PRIMERA. – FRAUDE DE LEY POR INEFICACIA DE LAS RESTRICCIONES (ART. 5 1052/2022).

Nos remitimos a la argumentación expuesta en Consulta nº11 del informe de ANÁLISIS DE ALEGACIONES DEL PROYECTO DE ZONA DE BAJAS EMISIONES (ZBE) DE ALBACETE, copiando íntegramente la contestación de dicho análisis, por unificación de informes:

"*La configuración del sistema de autorizaciones y exenciones para residentes no constituye una vulneración normativa ni un vaciado de contenido de la legislación estatal, sino el ejercicio legítimo de la potestad reglamentaria municipal.*

Conforme al Real Decreto 1052/2022, el diseño de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) debe ponderar la mejora de la calidad del aire con los principios de proporcionalidad, equidad y cohesión social. La exención para las personas empadronadas responde a criterios técnicos de proximidad y arraigo, garantizando que las restricciones ambientales no supongan una quiebra en la movilidad cotidiana de los residentes ni una penalización socioeconómica regresiva.

Por tanto, el régimen analizado no es arbitrario, sino un modelo reglado y justificado que compatibiliza la transición ambiental progresiva con la protección de la comunidad local, de acuerdo con el marco competencial vigente".

En consecuencia se considera que debe ser **DESESTIMADA** esta PRIMERA alegación.

SEGUNDA. – AUSENCIA DE OBJETIVOS CUANTIFICADOS (ARTS. 3 Y 7 RD 1052/2022)

Nos remitimos a la argumentación expuesta en Consulta nº12 del informe de ANÁLISIS DE ALEGACIONES DEL PROYECTO DE ZONA DE BAJAS EMISIONES (ZBE) DE ALBACETE, copiando íntegramente la contestación de dicho análisis, por unificación de informes:

"*Se desestima la presente alegación dado que la naturaleza y estructura de las normas jurídicas municipales no exigen que el cuerpo dispositivo y regulador de una ordenanza contenga el desglose pormenorizado de los datos científicos, inventarios de emisiones o escenarios de dispersión. Dicha materia técnica y científica exigida por el Real Decreto 1052/2022 se encuentra integrada, analizada y justificada en los estudios de diagnóstico y memorias que obran en el expediente, así como en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Albacete, instrumentos con los cuales esta ordenanza guarda una coherencia obligatoria y expresa en virtud de su artículo 5.1. Por tanto, la motivación técnica queda plenamente acreditada en el cauce procedimental, resultando suficiente el sistema de control y seguimiento continuo de la calidad del aire ya regulado en el propio cuerpo de la Ordenanza.*".

En consecuencia se considera que debe ser **DESESTIMADA** esta SEGUNDA alegación.

TERCERA. - VULNERACIÓN DE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO PRECEPTIVA (ART. 3.2.C RD 1052/2022).

Respecto a esta alegación constan en el expediente dos informes, uno elaborado por el Técnico de la Unidad Técnica de Igualdad, con fecha 12 de junio y un segundo emitido por la Jefatura de Sección Administrativa de Movilidad Urbana y Vías Públicas, de fecha 17 de junio, en los que se da contestación a este apartado de las dos alegaciones de referencia.

En base a los anteriores informes, se considera que debe ser **ESTIMA PARCIALMENTE** esta TERCERA alegación."

Y por otra parte, en relación con la alegación relativa a la vulneración de la perspectiva de género preceptiva, señalar que con fecha 17 de junio de 2026, por parte de la Jefatura de Sección Administrativa de Movilidad Urbana y Vías Públicas, se emite el siguiente Informe:

"Respecto a las alegaciones planteadas, se ha emitido informe por el Técnico de la Unidad Técnica de Igualdad, con fecha 12 de junio de 2026, documento con código seguro de verificación AEAA FEJM JEFL JNTX UKXN, cuya conclusión es del siguiente tenor literal:

"La Ordenanza Reguladora de la ZBE, las ZPEP y las ZPAR de Albacete se ha diseñado con un enfoque gradual y con mecanismos de excepción por renta que mitigan los riesgos de impacto negativo diferencial sobre las mujeres. Los datos de movilidad del Diagnóstico acreditan que las mujeres son las usuarias mayoritarias del espacio urbano regulado y que ya constituyen el grupo predominante en el uso del transporte público alternativo al vehículo privado.

Se concluye que el impacto de género global de la Ordenanza es neutro-positivo, con riesgos negativos limitados y acotados a supuestos concretos que pueden ser abordados mediante el desarrollo reglamentario posterior y la incorporación de indicadores de seguimiento desagregados por sexo. La Unidad Técnica de Igualdad ofrece su colaboración continuada al Servicio Técnico de Infraestructuras y Movilidad Urbana para el seguimiento de estos indicadores y la revisión del impacto de género en las fases sucesivas de implantación de la ZBE."

Teniendo en cuenta dicha conclusión, y en orden a la obtención de datos que contribuyan en un futuro a evaluar el impacto de género, se deben de incorporar indicadores de seguimiento desagregados por sexo, se propone modificar el contenido de la presente Ordenanza, en el sentido de añadir un apartado 3. al articulo 12, cuya redacción sería la siguiente:

"Artículo 12. Sistema de control y acceso a la ZBE, ZPEP y ZPAR y protección de datos //…//

3. En todos los parámetros y estadísticas de seguimiento y evaluación de la presente Ordenanza se deberán incorporar indicadores desagregados por sexo, tales como número de autorizaciones solicitadas y concedidas, perfil por sexo de los vehículos excepcionados por IPREM, etc.

Octavo.- Que con fecha 10 de junio de 2026, por parte de Dª. Susana Colmenero Niño, con D.N.I. ***6338**, en representación de la Asociación de Ciclistas Urbanos de Albacete – CURBA -, con C.I.F. ***4887**, se formula escrito de alegaciones a la presente Ordenanza, que se enumeran a continuación, de un modo sintetizado:

Primera.- Relativa a la falta de justificación de la eficacia ambiental del régimen de acceso adoptado.

Segunda.- Relativa a la necesidad de reforzar la vinculación entre la Ordenanza y los mecanismos de seguimiento del Proyecto de ZBE.

Tercera.- Relativa a la necesidad de reducir las partículas PM10 y PM2.5 asociadas al tráfico urbano.

Cuarta.- Relativa a la insuficiente regulación de las actuaciones ante episodios de contaminación atmosférica.

Quinta.- Relativa a la necesidad de reforzar los mecanismos de transparencia y publicidad activa.

Sexta.- Relativa a la consideración de la movilidad activa y de la reducción del tráfico de paso en las futuras revisiones de la ZBE.

Séptima.- Necesidad de reforzar el análisis de impacto de género en las futuras revisiones del Proyecto de ZBE.

En relación con este escrito, se emite Informe del Servicio Técnico de Infraestructuras y Movilidad Urbana, de fecha 17 de junio de 2026, del siguiente tenor literal:

"Vista la instancia presentada por Dª. Susana Colmenero Niño, como Presidenta de la ASOCIACIÓN DE CICLISTAS URBANOS, CURBA, a la que adjunta el documento que incluye la propuesta y desarrollo de las siete alegaciones indicadas más arriba,

Se informa:

PRIMERA. - RELATIVA A LA FALTA DE JUSTIFICACIÓN DE LA EFICACIA AMBIENTAL DEL RÉGIMEN DE ACCESO ADOPTADO

Nos remitimos a la argumentación expuesta en Consulta nº14 del informe de ANÁLISIS DE ALEGACIONES DEL PROYECTO DE ZONA DE BAJAS EMISIONES (ZBE) DE ALBACETE, copiando íntegramente la contestación de dicho análisis, por unificación de informes:

"Se acuerda desestimar la alegación presentada por el colectivo CURBA al considerarse que la ordenanza propuesta es plenamente legal, equilibrada y adecuada a la realidad urbana de Albacete. El Ayuntamiento, en el ejercicio de su potestad de autoorganización, debe conciliar la sostenibilidad ambiental con la cohesión social y económica de la ciudad; en este sentido, el criterio del padrón municipal no desvirtúa el espíritu del Real Decreto 1052/2022, sino que garantiza una transición justa y progresiva para los residentes locales bajo el principio de proporcionalidad.

Asimismo, se rechaza la falta de motivación aducida, puesto que el expediente ya cuenta con los informes técnicos, jurídicos y de diagnóstico globales exigidos por la normativa vigente que avalan la idoneidad del proyecto. Exigir una micro - cuantificación segregada de cada una de las excepciones de acceso supondría una carga metodológica desmedida que paralizaría de facto la tramitación de la ZBE. Finalmente, se informa de que la ordenanza ya prevé mecanismos de evaluación continua, por lo que cualquier futura revisión o endurecimiento de las restricciones se adoptará basándose en la evolución de los datos reales de contaminación y tráfico registrados tras su implantación, y no sobre meras proyecciones previas de parte".

En consecuencia se considera que debe ser **DESESTIMADA** esta PRIMERA alegación.

SEGUNDA. -RELATIVA A LA NECESIDAD DE REFORZAR LA VINCULACIÓN ENTRE LA ORDENANZA Y LOS MECANISMOS DE SEGUIMIENTO DEL PROYECTO ZBE

A la vista de lo expuesto en la Consulta nº15 del informe de ANÁLISIS DE ALEGACIONES DEL PROYECTO DE ZONA DE BAJAS EMISIONES (ZBE) DE ALBACETE., por las razones argumentadas en la misma, se **ESTIMA PARCIALMENTE** esta alegación, por lo que se propone la ampliación de un nuevo CAPÍTULO con el número IV, Seguimiento y transparencia, y dentro de él, el artículo número 15 con el siguiente texto:

Artículo 15. Seguimiento y transparencia

1. Corresponde al Ayuntamiento analizar los resultados producidos por la aplicación de la medida de restricción del tráfico prevista en esta Ordenanza y su efecto en la mejora de la calidad del aire, la mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero y de la contaminación acústica, de acuerdo con los indicadores establecidos en el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las ZBEs o normativa que lo sustituya.

2. El seguimiento de los objetivos de calidad atmosférica y de ruido se llevará a cabo mediante la propia red municipal.

3. El Ayuntamiento publicará, con periodicidad anual desde la entrada en vigor de la presente ordenanza, un informe del área competente, en el que se valore el cumplimiento de los objetivos de mejora de la calidad ambiental y mitigación de gases de efecto invernadero, con indicación de los resultados en este periodo de los indicadores de seguimiento.

TERCERA. - RELATIVA A LA NECESIDAD DE REDUCIR LAS PARTÍCULAS PM10 Y PM2.5 ASOCIADAS AL TRÁFICO URBANO

Nos remitimos a la argumentación expuesta en Consulta nº16 del informe de ANÁLISIS DE ALEGACIONES DEL PROYECTO DE ZONA DE BAJAS EMISIONES (ZBE) DE ALBACETE, copiando íntegramente la contestación de dicho análisis, por unificación de informes:

"Se considera que la Ordenanza reguladora, por su propia naturaleza jurídica, debe centrarse en el marco normativo y de ordenación de los accesos, por lo que no es el instrumento legal adecuado para albergar estudios técnicos proyecciones científicas pormenorizadas sobre contaminantes específicos.

No obstante, para atender la preocupación del alegante y garantizar un control riguroso de las partículas PM10 y PM2.5, el nuevo Artículo de la Ordenanza previsto de inclusión servirá como puente normativo para asegurar el seguimiento de estos parámetros. En cualquier caso, se hace constar que el propio Informe del Proyecto de la Zona de Bajas Emisiones ya integra plenamente los objetivos e indicadores solicitados: en concreto, el objetivo O1.5 establece la meta a corto plazo de no superar en más de 35 ocasiones al año el valor límite diario de concentración de PM10, mientras que el objetivo O1.6 fija el compromiso de mantener el valor promedio de la contaminación anual de PM2.5 de acuerdo con las recomendaciones de la OMS. Por tanto, al estar los objetivos ya definidos en el proyecto técnico y vinculados a los indicadores y límites que marca la legislación vigente, se desestima la exigencia de rehacer las estimaciones del expediente, dándose por cumplida la pretensión de control ambiental mediante el citado Artículo pendiente de inclusión".

A tal efecto se ha incluido un nuevo artículo 15, visto en la respuesta a la anterior alegación.

En consecuencia se considera que debe ser **DESESTIMADA** esta TERCERA alegación, con las apreciaciones indicadas.

CUARTA. - RELATIVA A LA INSUFICIENTE REGULACIÓN DE LAS ACTUACIONES ANTE EPISODIOS DE CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA

Nos remitimos a la argumentación expuesta en Consulta nº17 del informe de ANÁLISIS DE ALEGACIONES DEL PROYECTO DE ZONA DE BAJAS EMISIONES (ZBE) DE ALBACETE, copiando íntegramente la contestación de dicho análisis, por unificación de informes:

"Se considera que no procede la aceptación de la alegación por una cuestión de estricta competencia y técnica normativa, ya que la Ordenanza de la ZBE tiene por objeto regular la movilidad y el acceso general a dicha zona, no siendo el marco legal para desarrollar planes sectoriales de salud pública o contingencias ambientales.

El protocolo ante episodios de alta contaminación y el Decreto de Alcaldía al que remite el artículo 7.5 son instrumentos normativos independientes y dinámicos que deben ser aprobados por sus propios cauces legales, los cuales ya garantizan sus respectivos periodos de exposición y participación pública.

Exigir la integración de un protocolo técnico cambiante dentro del texto rígido de esta Ordenanza vulneraría el principio de eficiencia administrativa, ya que obligaría a modificar y tramitar de nuevo toda la Ordenanza cada vez que los umbrales científicos o los contaminantes de referencia deban actualizarse.

En consecuencia se considera que debe ser **DESESTIMADA** esta CUARTA alegación.

QUINTA. - RELATIVA A LA NECESIDAD DE REFORZAR LOS MECANISMOS DE TRANSPARENCIA Y PUBLICIDAD ACTIVA

Nos remitimos a la respuesta indicada para la alegación SEGUNDA de las anteriores, en la que se indica la ampliación en la ordenanza con un nuevo Artículo 15. Seguimiento y transparencia, en cuyo párrafo tercero se indica:

"3. El Ayuntamiento publicará, con periodicidad anual desde la entrada en vigor de la presente ordenanza, un informe del área competente, en el que se valore el cumplimiento de los objetivos de mejora de la calidad ambiental y mitigación de gases de efecto invernadero, con indicación de los resultados en este periodo de los indicadores de seguimiento".

De conformidad con lo expuesto, se propone la **ESTIMACIÓN** de esta alegación.

SEXTA. - RELATIVA A LA CONSIDERACIÓN DE LA MOVILIDAD ACTIVA Y DE LA REDUCCIÓN DEL TRÁFICO DE PASO EN LAS FUTURAS REVISIONES DE LA ZBE

Nos remitimos a la argumentación expuesta en Consulta nº19 del informe de ANÁLISIS DE ALEGACIONES DEL PROYECTO DE ZONA DE BAJAS EMISIONES (ZBE) DE ALBACETE, copiando íntegramente la contestación de dicho análisis, por unificación de informes:

"Se acuerda estimar la alegación presentada por el colectivo CURBA, manifestando que las consideraciones planteadas por el alegante ya están previstas de realizar por este Ayuntamiento. La propia estructura de la Ordenanza, a través de la implantación coordinada de la ZBE, las Zonas Peatonales de Especial Protección (ZPEP) y las Zonas Peatonales de Acceso Restringido (ZPAR), persigue desde su diseño original la pacificación del tráfico, la eliminación del transporte de paso en áreas sensibles y el impulso de la movilidad activa y colectiva".

De conformidad con lo expuesto, se propone la **ESTIMACIÓN** de esta alegación.

SÉPTIMA. - NECESIDAD DE REFORZAR EL ANÁLISIS DE IMPACTO DE GÉNERO EN LAS FUTURAS REVISIONES DEL PROYECTO DE ZONA DE BAJAS EMISIONES

Respecto a esta alegación constan en el expediente dos informes, uno elaborado por el Técnico de la Unidad Técnica de Igualdad, con fecha 12 de junio y un segundo emitido por la Jefatura de Sección Administrativa de Movilidad Urbana y Vías Públicas, de fecha 17 de junio, en los que se da contestación a este apartado de las dos alegaciones de referencia.

En base a los anteriores informes, se considera que debe ser **ESTIMADA PARCIALMENTE** esta SÉPTIMA alegación."

Por todo ello, a la vista de los antecedentes relacionados con anterioridad, la documentación que obra en el expediente, la base normativa que ha resultado ser de aplicación, en base a la propuesta contenida en el Informe de referencia y visto el dictamen de la Comisión informativa de Desarrollo de la Ciudad (Infraestructuras y Obras Públicas) y Movilidad, de fecha 19 de junio de 2026, es sometida a votación del Pleno la propuesta epigrafiada, que arroja el siguiente resultado:

-14 votos a favor, del grupo municipal PP, y D. José Ramón Conesa Ramírez y D. José Bernabé Cotillas López, concejales no adscritos.

-12 votos en contra, de los grupos municipales Socialista, VOX y Unidas Podemos.

El Sr. Alcalde manifiesta que el Pleno acuerda, por mayoría, lo siguiente:

PRIMERO.- Desestimar la alegación formulada por parte de D. Eduardo Lobo Fernadez, en representación de la mercantil "Poli Salud Gestión, S.L.", relativa a un *"tratamiento específico de la Calle Tejares, la creación de zonas de aparcamiento sanitario, permisos para pacientes y la revisión del diseño de la ZBE".*

SEGUNDO.- Estimar la alegación formulada por parte de D. Eduardo Corbas Urcelay, en representación de la Asociación Profesional de Compañías Privadas de Servicio de Seguridad – APROSER, en el sentido de modificar el artículo 8 apartado 2, añadiendo un nuevo subapartado j, al objeto de incluir "*los vehículos de empresas destinados al transporte de fondos y gestión de efectivo (blindados)",* desestimándose el resto de alegaciones planteadas.

TERCERO.- Estimar la alegación formulada por D. José Manuel Collado Jimenez, de forma que las personas residentes en nuestras nueve pedanías y en la entidad local menor de Aguas Nuevas, tengan el mismo tratamiento que las personas residentes en nuestra ciudad, y en consecuencia, modificar el artículo 8, apartado 1, b), ii) y el apartado 2, a) de dicha Ordenanza.

CUARTO.- Estimar parcialmente las alegaciones formuladas por Dª. María Nieves Navarro Rodenas, en representación del Grupo Municipal Unidas Podemos de Albacete, en concreto, las relativas a evitar cualquier arbitrariedad en su aplicación, lo que conlleva la modificación del articulo 8, apartado 2, subapartado i), y asimismo se introduce un nuevo Capitulo IV, articulo 15 "*Seguimiento y transparencia*, al objeto de verificar el cumplimiento de los objetivos de mejora de calidad ambiental, siendo desestimadas el resto de alegaciones.

QUINTO.- Estimar parcialmente las alegaciones formuladas por Dª. Maria Antonia Sotos Serrano y por D. José Maria Aguilar Idañez, en el sentido de incorporar datos relativos a indicadores de seguimiento desagregados por sexo, lo que conlleva modificar el contenido de la presente Ordenanza, en el sentido de añadir un nuevo apartado 3 al articulo 12, desestimándose el resto de alegaciones.

SEXTO.- Estimar parcialmente las alegaciones formuladas por Dª. Susana Colmenero Niño, en representación de la Asociación de Ciclistas Urbanos de Albacete – CURBA -, en concreto, se introduce un nuevo Capítulo IV, articulo 15 "*Seguimiento y transparencia*, al objeto de verificar el cumplimiento de los objetivos de mejora de calidad ambiental, se señala que a través de la propia Ordenanza, se persigue desde su diseño original la pacificación del tráfico, la eliminación del transporte de paso en áreas sensibles y el impulso de la movilidad activa y colectiva, y por último, en materia de impacto de género, se incorporan los datos relativos a indicadores de seguimiento desagregados por sexo, lo que conlleva modificar el contenido de la presente Ordenanza, en el sentido de añadir un nuevo apartado 3 al artículo 12, desestimándose el resto de alegaciones.

SEPTIMO.- Aprobar definitivamente la **Ordenanza reguladora de la Zona de Bajas Emisiones, las zonas peatonales de especial protección y las zonas peatonales de acceso restringido de Albacete**, en los siguientes términos:

"ORDENANZA REGULADORA DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES, LAS ZONAS PEATONALES DE ESPECIAL PROTECCIÓN Y LAS ZONAS PEATONALES DE ACCESO RESTRINGIDO DE ALBACETE

Preámbulo

Antecedentes y marco normativo

La Organización Mundial de la Salud (OMS) define la contaminación del aire como un importante riesgo medioambiental para la salud y considera que la disminución de los niveles de polución atmosférica puede reducir la carga de morbilidad derivada de accidentes cerebrovasculares, cánceres de pulmón y neumopatías crónicas y agudas como el asma.

Desde la Unión Europea, con la Directiva 96/62/CE del Consejo, de 27 de septiembre de 1996, sobre la evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente, hasta las vigentes Directivas 2004/107/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de diciembre de 2004, relativa al arsénico, cadmio, mercurio, níquel e hidrocarburos aromáticos policíclicos en el aire ambiente y, particularmente, la Directiva 2008/50/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmosfera más limpia en Europa que regula los contaminantes, partículas en suspensión, óxido de azufre y nitrógeno, monóxido de carbono, plomo y ozono entre otros.

La carta Europea de Salvaguarda de los Derechos de la Ciudad, aprobada en Saint Denis en 2000, establece el derecho de la ciudadanía al medioambiente y la obligación de las autoridades municipales de adoptar políticas de prevención de la contaminación y de controlar el tráfico automovilístico respectando el medio ambiente y alentando el uso de vehículos no contaminantes.

El acuerdo de París de 2015 tiene por objeto el refuerzo de la respuesta mundial a la amenaza del cambio climático y establece en su artículo 2, el compromiso de mantener el aumento de la temperatura media mundial por debajo de 2ºC respecto a los niveles preindustriales, y proseguir los esfuerzos por limitar este aumento de la temperatura a 1,5ºC respecto a los niveles preindustriales.

En el artículo 7 del acuerdo de París, se establece el objetivo mundial relativo a la adaptación, que consiste en fortalecer la resiliencia y reducir la vulnerabilidad al cambio climático con vistas a contribuir al desarrollo sostenible y conseguir una respuesta de adaptación adecuada.

En el mismo marco de las Naciones Unidas, la Declaración de la Asamblea General de las Naciones Unidas de 25 de septiembre de 2015, por la que se adopta la Agenda 2030 de desarrollo sostenible, concreta los 17 objetivos de desarrollo sostenible que abarcan las dimensiones económica, social y ambiental. La Agenda 2030 es un plan de acción que, entre otros, quiere proteger el planeta de la degradación ambiental y poner en marcha medidas urgentes para reducir el cambio climático, con el objetivo de que el planeta pueda satisfacer las necesidades de las generaciones actuales y de las futuras. Esta declaración establece que todas las organizaciones públicas, privadas y civiles de los Estados firmantes de la declaración implementarán el plan de acción que representa la Agenda 2030.

El artículo 45.1 de la Constitución española reconoce que todo el mundo tiene derecho a disponer de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo. Asimismo, en su artículo 43.1, reconoce el derecho a la protección de su salud.

Por lo que respecta al régimen general, el artículo 25.2 de la ley 7/1985, de 2 de abril, regula las bases del régimen local, así como el artículo 27 de la Ley 1/1998, de 4 de junio. Por otro lado la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de racionalización y sostenibilidad de la Administración Local, establece que, con el objeto de evitar duplicidades administrativas, mejorar la transparencia de los servicios públicos y el servicio a la ciudadanía y, en general, contribuir a los procesos de racionalización administrativa, generando un ahorro neto de recursos, la Administración del Estado y las de las Comunidades Autónomas podrán delegar, siguiendo criterios homogéneos, entre otras, la competencia de vigilar y controlar la contaminación ambiental.

En el artículo 27.2 de la Ley del Estado 33/2011, de 4 de octubre, general de salud pública, dispone que las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias deben proteger la salud de la población mediante actividades y servicios que actúen sobre los riesgos presentes en el medio y en los alimentos, a efectos de desplegar los servicios y actividades que permitan la gestión de los riesgos para la salud que puedan afectar a la población.

En este sentido, el artículo 31 de la Ley 8/2000, de 30 de noviembre, de Ordenación Sanitaria de Castilla-La Mancha, establece que "será objeto de evaluación, seguimiento o intervención por parte de las autoridades competentes en materia de asistencia sanitaria la evaluación de las políticas de sanidad ambiental e higiene de los alimentos, entre otras cuestiones."

Por su parte, el artículo 16.4 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, establece que las entidades locales, en el ámbito de sus competencias, puedan elaborar sus propios planes y programas, con el fin de cumplir los niveles establecidos en la normativa correspondiente, permitiéndoles adoptar medidas de

restricción total o parcial del tráfico, entre las que se incluyen las restricciones a los vehículos más contaminantes, a ciertas matrículas, en ciertas horas o ciertas zonas.
El artículo 7 del Real decreto legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, otorga a los municipios la competencia de restringir la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos ambientales, y el artículo 18 de acordar por los mismos motivos la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, a todos los efectos, o para determinados vehículos, o el cierre de determinadas vías.
El artículo 3.3 del Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire impone a las entidades locales la obligación de adoptar las medidas necesarias para garantizar que las concentraciones de los contaminantes regulados no superen los objetivos de calidad del aire y para la reducción de las concentraciones, en particular mediante la aprobación de planes de mejora de calidad del aire y planes de acción a corto plazo.
En este sentido, de acuerdo con la distribución de las competencias en la materia, en los últimos años se han puesto en marcha diversas iniciativas a nivel estatal, autonómico y municipal en materia de movilidad sostenible para combatir la contaminación atmosférica.
A nivel autonómico, destaca la Estrategia de Cambio Climático de Castilla-La Mancha, Horizontes 2020 y 2030, que se aprobó mediante la Orden 4/2019, de 18 de enero, de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural. En esta estrategia se establecen con claridad los objetivos, programas y medidas para los años 2020 y 2030, y fue sometida a información pública durante los meses de mayo y junio del año 2018, incorporándose las sugerencias recibidas al documento final.
Como antecedente nacional, en marzo de 2017 tuvo lugar la primera cumbre para la mejora de la calidad del aire en Barcelona que derivó en un acuerdo institucional entre la Generalitat de Cataluña, el Área Metropolitana y el Ayuntamiento de Barcelona, con el objetivo de reducir un 30% las emisiones contaminantes en los próximos 15 años, principalmente las emisiones de NO2 y de PM10, alcanzándose acuerdo el 25 de marzo de 2019. Con este acuerdo se puso de manifiesto el carácter transfronterizo de la contaminación atmosférica y la planificación que se desarrolla en diferentes escalas político-administrativas.
La Declaración de Emergencia climática y ambiental del Parlamento Europeo, del día 28 de noviembre de 2019, "declara la situación de emergencia climática y medioambiental, pidiendo a los Estados Miembros y a todos los agentes implicados, la adopción de medidas urgentes y concretas para combatir esta amenaza antes de que sea demasiado tarde".
La Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, impone a los municipios de más de 50.000 habitantes la adopción de planes de movilidad urbana sostenible, que deben introducir medidas de mitigación para reducir las emisiones derivadas de la movilidad, incluyendo al menos el establecimiento de zonas de bajas emisiones (en adelante en este preámbulo, ZBE) y también aplicable a los municipios de más de 20.000 habitantes cuando se superen los valores límite de los contaminantes regulados en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.
El Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, constituye la normativa reglamentaria de este instrumento medioambiental y de movilidad urbana.
El objetivo de mejora de calidad del aire en las ZBE debe poder cuantificarse y, además, en caso de superaciones de los valores legislados, debe contribuir a alcanzar el cumplimento en el menor tiempo posible, estableciendo un calendario y evaluando el impacto de las medidas adoptadas en la ZBE.
Por ello, el establecimiento de las ZBE es una obligación legal desarrollada reglamentariamente y deberá ser regulada por los Ayuntamientos por medio de ordenanza municipal, que podrá estar incluida en las normas de movilidad sostenible o como norma separada o independiente.

Naturaleza jurídica

La presente ordenanza se ha elaborado teniendo en cuenta los principios que conforman la buena regulación a los que se refiere el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas. En particular, se cumplen los principios de necesidad y eficacia ya que se considera que su aprobación es el instrumento más adecuado para conseguir el objetivo que se persigue, la restricción de la circulación de determinados vehículos en la ciudad de Albacete, en busca de presentar y mejorar la calidad del aire y la salud de las personas.
El principio de proporcionalidad se considera cumplido todo a la vez que la Ordenanza contiene la regulación imprescindible para atender las necesidades a cubrir y no comporta medidas restrictivas de derechos ni obligaciones a las personas destinatarias que no sean imprescindibles. El principio de seguridad jurídica se garantiza puesto que la norma es coherente con el resto del ordenamiento jurídico.
En aplicación del principio de eficiencia, la presente Ordenanza contribuye a mejorar la eficacia y racionalizar la gestión del tráfico de vehículos en la ciudad de Albacete.

Estructura de la Ordenanza

Respecto a la estructura y contenido del documento, la Ordenanza consta de cuatro (4) capítulos y quince (15) artículos, una (1) disposición adicional, una (1) disposición transitoria, una (1) disposición derogatoria, una (1) disposición final y tres (3) anexos.

1. El Capítulo I recoge las disposiciones generales de la Ordenanza: Definiciones (Art. 1), objeto (Art. 2), ámbito de aplicación (Art. 3), competencia municipal en la regulación (Art. 4), coherencia de la ordenanza con otros instrumentos de planificación estratégica (Art. 5) y requisitos mínimos de señalización de la Zona de Bajas Emisiones (en adelante, ZBE), las Zonas Peatonales de Especial Protección (en adelante, ZPEP) y las Zonas Peatonales de Acceso Restringido (en adelante, ZPAR) (Art. 6).
2. El Capítulo II regula las medidas de intervención administrativa (Art. 7) en el marco del Real Decreto legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre el tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad viaria y, en lo que resulte de aplicación, en el Real Decreto 320/1994, de 25 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de procedimiento sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. El capítulo II cuenta con subcapítulos en los que se realiza una remisión a las autorizaciones de acceso a la ZBE, ZPEP y ZPAR de estos vehículos (Art. 8, 9 y 10). En el último subcapítulo, se regulan el Registro de Vehículos y de otros vehículos autorizados en las ZBE, ZPEP y ZPAR (Art. 11) y el sistema de control del cumplimiento de la medida de restricción (Art. 12) y el seguimiento de sus efectos en la calidad del aire.
3. El Capítulo III regula el régimen sancionador: el procedimiento (Art. 13), y los tipos de infracciones y las sanciones correspondientes (Art. 14).
4. El Capítulo IV se destina al seguimiento y transparencia (Art. 15).
5. La disposición adicional única establece los preceptos que pueden ser modificados y los trámites a garantizar para proceder a los mismos. La disposición transitoria única expone la aplicación transitoria de esta Ordenanza. La disposición derogatoria única señala las normas expresamente derogadas por la presente Ordenanza. Por último, con la disposición final única, queda definida la entrada en vigor de esta regulación.
6. El anexo I delimita la ZBE de Albacete, concretando su ámbito dentro del municipio.
7. El anexo II recoge las Normas Generales de Circulación con vehículos en las ZPAR.
8. El anexo III establece las categorías de vehículos y distintivos ambientales considerados en la presente ordenanza.

Capítulo I Disposiciones generales

Artículo 1. Definiciones

1. A efectos de la presente ordenanza, se entenderá por:
   a) ZBE: Zona de Bajas Emisiones.
   b) ZPEP: Zona Peatonal de Especial Protección.
   c) ZPAR: Zona Peatonal de Acceso Restringido.
   d) VTC: Vehículo de Transporte con Conductor.
   e) VMP: Vehículo de Movilidad Personal.
   f) PMR: Personas con Movilidad Reducida.
2. A efectos de los distintivos ambientales y categorías de vehículos se hará referencia a las definiciones recogidas en el Anexo III de la presente ordenanza.

Artículo 2. Objeto

1. La presente Ordenanza municipal tiene por objeto la creación y la gestión de la ZBE, en consonancia con lo dispuesto en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como de las ZPEP y las ZPAR, todas ellas en el ámbito territorial del municipio de Albacete. A los efectos de esta ordenanza, se entenderá por ZBE el área delimitada por esta Administración, con carácter continuo, en la que se implementan medidas restrictivas sobre el acceso, la circulación y el estacionamiento de vehículos. Dichas medidas tienen como finalidad primordial la mejora de la calidad del aire y la mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero, aplicándose conforme a la clasificación de los vehículos según su distintivo ambiental, de acuerdo con la normativa vigente.
2. Adicionalmente, esta ordenanza incorpora las áreas peatonales existentes mediante la designación de ZPEP y ZPAR. Estas zonas se integran en el ámbito de la ZBE y estarán sujetas a restricciones de acceso, circulación y estacionamiento adicionales a las establecidas de forma general para la propia ZBE.

Artículo 3. Ámbito de aplicación

1. El ámbito territorial de aplicación de la presente Ordenanza comprende el área interna delimitada por el perímetro de la ZBE, así como las vías que conforman las ZPEP y las ZPAR. La delimitación geográfica específica de estas zonas se detalla en el Anexo I.
2. Todos los vehículos que circulen por el término municipal de Albacete quedan sometidos a las disposiciones de esta Ordenanza. No obstante, podrán establecerse excepciones a las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos, siempre que dichas excepciones sean compatibles y no menoscaben los objetivos de mejora ambiental y movilidad establecidos en el proyecto de la ZBE, ZPEP y ZPAR.

3. Las ZPEP y las ZPAR estarán sujetas a la normativa municipal aplicable a la ZBE, a la vez que se les aplicarán las medidas adicionales de restricción específicas que para ellas se establezcan.

Artículo 4. Competencia municipal para regular la ZBE, las ZPEP y las ZPAR

1. Conforme a lo establecido en el artículo 25 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, el medio ambiente urbano, el tráfico, estacionamiento de vehículos y la movilidad son materias sobre las que, en todo caso, los municipios ejercerán como competencias propias, en los términos que establezca la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas.
2. La competencia para el establecimiento y regulación de las ZBE mediante la aprobación de la presente Ordenanza viene atribuida por:
    1. Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, cuyo artículo 14.3.a) impone la obligación de establecer las ZBE a determinados municipios.
    2. El texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, cuyo artículo 7 atribuye competencias a los municipios para la regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico en las vías urbanas de su titularidad y, en particular, para la regulación mediante ordenanza de los usos de las vías urbanas, para establecer la restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos ambientales y para el cierre de determinadas vías.
    3. El Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

Artículo 5. Implantación de la ZBE, las ZPEP y las ZPAR y coherencia con los instrumentos de planificación

1. La implementación de las ZBE, ZPEP y ZPAR debe estar integrada y ser coherente con los instrumentos municipales de planificación urbana estratégica y normativa de calidad del aire y de acción contra el ruido, así como las medidas adoptadas por el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).
2. La ZBE, así como las ZPEP y ZPAR, tendrán una vigencia permanente e incorporará las medidas de intervención que se establecen en el Artículo 7 de esta Ordenanza.
3. Con la entrada en vigor de la presente Ordenanza se procederá a la implantación de las ZBE, ZPEP y ZPAR que figuran en el Anexo I de conformidad con lo establecido en la disposición final de esta ordenanza.
4. La actualización de los Anexos de esta Ordenanza podrá ser objeto de modificación, que en todo caso será objeto de aprobación por el órgano municipal competente y conllevará, en su caso, la modificación de los correspondientes Anexos a la Ordenanza.

Artículo 6. Señalización de la ZBE, las ZPEP y las ZPAR

1. La ZBE, las ZPEP y las ZPAR estarán señalizadas de forma clara y reconocible en cumplimiento del Reglamento General de Circulación.

Capítulo II Medidas de intervención administrativa y vehículos autorizados

Artículo 7. Medidas de intervención administrativa

1. Con carácter general, y salvo las excepciones previstas en esta Ordenanza, se restringe el acceso, circulación y estacionamiento en la ZBE a aquellos vehículos que carezcan de distintivo ambiental.
2. En las ZPEP, se prohíbe el acceso y la circulación de cualquier tipo de vehículo. Únicamente se permite la circulación de aquellos vehículos que cuenten con alguna de las autorizaciones contempladas en esta Ordenanza.
3. Con carácter general, en las ZPAR se prohíbe el acceso y la circulación de todos los vehículos, a excepción de aquellos que tienen permitido el acceso y los que dispongan de autorizaciones de paso, los cuales se encuentran especificados en el Anexo II de esta Ordenanza que contiene las Normas Generales de Circulación con vehículos en las ZPAR.
4. El Ayuntamiento podrá recabar la información que estime oportuna para velar por el cumplimiento de la presente Ordenanza.
5. La declaración de episodio de contaminación del aire por parte de la administración competente comportará la activación del correspondiente protocolo de actuación municipal ante episodios de alta contaminación atmosférica y las medidas establecidas en el Decreto de Alcaldía aprobado a tal efecto.

Subcapítulo 1. En la ZBE

Artículo 8. Acceso de vehículos a la ZBE

1. Podrán acceder, circular y estacionar por las vías públicas que conforman el perímetro interior de la ZBE, excluidas las ZPEP y las ZPAR, sin más restricciones que las previstas en la normativa sobre tráfico y seguridad vial:
    a. Todos los vehículos con clasificación ambiental B, C, ECO o 0.
    b. Los vehículos sin etiqueta ambiental que encuentren en alguna de las siguientes situaciones:

i. Que figuren en el padrón municipal de vehículos del municipio de Albacete, en el que se incluyen sus pedanías, así como en el padrón de la entidad local menor de Aguas Nuevas.
ii. Que accedan a parkings públicos ubicados en el interior de la ZBE que cuenten con medios para controlar diariamente dichos accesos. La entrada al parking público debe producirse en un tiempo máximo de 10 minutos desde el acceso a la ZBE.
iii. Que obtengan tique en las zonas de estacionamiento regulado ubicadas en el interior de la ZBE.
iv. Que se correspondan con TAXIS y VTC (tanto de Albacete como de otros municipios) siempre que con servicio previamente contratado con origen o destino en la ZBE.
v. Que tengan reconocida la condición de vehículos históricos por la Dirección General de Tráfico. (Cumplen los requisitos del RD 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos).

c. Las bicicletas y los VMP.

2. Podrán obtener autorización de paso los vehículos sin distintivo ambiental que se correspondan con alguna de las circunstancias o categorías siguientes y que tramiten la solicitud de inscripción en el registro municipal de vehículos autorizados:
   a. Vehículos de personas empadronadas en el municipio de Albacete, incluyendo sus nueve pedanías, y en la entidad local menor de Aguas Nuevas.
   b. Vehículos con los que se prestan servicios públicos básicos de limpieza, retirada de residuos, mantenimiento y conservación de vías públicas, zonas verdes, instalaciones de control de tráfico, patrimonio municipal y otros.
   c. Vehículos destinados al transporte de personas con tarjeta de accesibilidad.
   d. Vehículos que acceden a garajes de establecimientos hoteleros ubicados en el interior de la ZBE.
   e. Vehículos con destino a talleres de reparación de vehículos ubicados en el interior de la ZBE.
   f. Vehículos de autoescuelas.
   g. Vehículos de usuarios que acrediten unos ingresos económicos brutos anuales con relación al indicador público de renta de efectos múltiples (IPREM)
      i. Unidades familiares de 1 persona con ingresos económicos anuales inferiores a 2 veces el IPREM.
      ii. Unidades familiares de 2 personas con ingresos económicos anuales inferiores a 2,5 veces el IPREM.
      iii. Unidades familiares de 3 personas con ingresos económicos anuales inferiores a 2,9 veces el IPREM.
      iv. Unidades familiares de 4 personas con ingresos económicos anuales inferiores a 3,3 veces el IPREM.
      v. Unidades familiares de 5 personas con ingresos económicos anuales inferiores a 3,7 veces el IPREM.
      vi. Unidades familiares de 6 o más personas con ingresos económicos anuales inferiores a 4 veces el IPREM.

      Se entiende por unidad familiar la persona solicitante, el cónyuge o la personas con la que mantenga una relación análoga de afectividad y menores de 25 años.

   h. Vehículos de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Policía Local, Fuerzas Armadas y otros que presten servicios públicos esenciales, tales como extinción de incendios, protección civil y asistencia sanitaria, otros servicios de emergencia y grúa municipal.
   i. Vehículos que soliciten acceder por otros motivos justificados, solicitud que será estudiada por los Servicios Técnicos Municipales, al objeto de informar con carácter previo a la Resolución que se dicte, sobre la conveniencia o no de dicha autorización de acceso y condiciones de la misma.
   j. Vehículos de empresas destinados al transporte de fondos y gestión de efectivo (blindados).
3. Los vehículos contemplados en el apartado 2 anterior deberán inscribirse en el Registro municipal de vehículos autorizados regulado en el Artículo 11 de la presente Ordenanza.

Subcapítulo 2. En las ZPEP

Artículo 9. Vehículos autorizados para acceder a las ZPEP

1. En las ZPEP, de forma excepcional, se permite la circulación de aquellos vehículos que se correspondan con alguna de las circunstancias o categorías siguientes:
   a. Vehículos de emergencias.

b. Vehículos con la menor MMA con los que se presten servicios públicos básicos (limpieza, retirada de residuos, mantenimiento y conservación de vías públicas, zonas verdes, instalaciones y patrimonio municipal).
c. Otros vehículos siempre con solicitud previa al acceso, que será estudiada por los Servicios Técnicos Municipales, quienes informarán sobre la conveniencia y condiciones de la autorización, en caso de ser favorable (montaje de andamios, plataformas, obras, etc.).

Subcapítulo 3. En las ZPAR

Artículo 10. Vehículos autorizados para acceder a las ZPAR

1. El acceso y la circulación por las vías públicas que conforman las ZPAR estará permitido exclusivamente a los vehículos especificados en las Normas Generales de Circulación con vehículos en las ZPAR recogidas en el Anexo II de esta Ordenanza.
2. Podrán acceder a las ZPAR sin necesidad de tramitar solicitud los vehículos que se encuentren en alguna de las siguientes situaciones:
    a. Vehículos con autorización de acceso a la ZBE, que tienen como finalidad realizar operaciones de carga y descarga en alguna de las ZPAR, dentro del horario de carga y descarga.
    b. Vehículos que accedan a parkings públicos ubicados en el interior de las ZPAR que cuenten con medios para controlar diariamente dichos accesos. La entrada al parking público debe producirse en un tiempo máximo de 10 minutos desde el acceso a la ZPAR.
    c. Bicicletas y VMP.
3. Los vehículos que precisan de autorización para acceder a las ZPAR deberán inscribirse en el Registro municipal de vehículos autorizados regulado en el Artículo 11 de la presente Ordenanza.
4. Toda autorización de acceso a las ZPAR requerirá el cumplimiento de las condiciones de acceso a la ZBE.

Subcapítulo 4. Registro y sistema de control de accesos

Artículo 11. Registro municipal de vehículos autorizados

1. El Ayuntamiento dispondrá y gestionará un registro de aquellos vehículos que puedan solicitar una autorización especial por encontrarse en alguna de las circunstancias o categorías exentas de restricciones de acceso a la ZBE, las ZPEP y las ZPAR.
2. Los vehículos que deseen beneficiarse de las autorizaciones de acceso contempladas en esta Ordenanza deben solicitar la inscripción de los vehículos en el registro municipal de vehículos autorizados en las ZBE, ZPEP y ZPAR. Tras la verificación de los datos aportados en la solicitud, se comunicará al solicitante el resultado de su solicitud y en su caso, la inscripción. La persona usuaria deberá solicitar la autorización que mejor se adecue a su caso, distinguiendo entre las siguientes tipologías:
    a) Autorización permanente. Tendrá un plazo de vigencia determinado por el supuesto de acceso.
    b) Autorización puntual. La solicitud podrá realizarse con una antelación máxima de treinta (30) días naturales o, a posteriori, en un plazo no superior a cuarenta y ocho (48) horas hábiles desde el momento en que se produjo el acceso. Dicha autorización faculta para la circulación dentro del período horario específicamente solicitado y concedido.
3. Los vehículos inscritos en este registro estarán autorizados a acceder, circular y/o estacionar por la ZBE y las ZPAR en las condiciones establecidas para cada caso.
4. La gestión del registro se realizará conforme a las exigencias previstas en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de protección de datos personales y garantía de los derechos digitales y sus futuras actualizaciones.
5. Las autorizaciones permanentes tendrán una duración de 5 años como máximo. No obstante, si en ese periodo la entrada en vigor de una siguiente fase de la ZBE supusiera un cambio en las condiciones que habilitan a un vehículo a acceder a la ZBE, ZPEP o ZPAR, la autorización quedaría anulada. En caso de que las condiciones que habilitan a un usuario a acceder a la ZBE, ZPEP o ZPAR se vean modificadas, la persona usuaria deberá notificarlo por medio del registro.

Artículo 12. Sistema de control y acceso a la ZBE, ZPEP y ZPAR y protección de datos

1. El control de acceso a las ZBE, ZPEP y ZPAR será gestionado por una plataforma tecnológica designada por la autoridad municipal. Se comprobará si el vehículo puede acceder o no a cada zona sin captar la imagen de sus ocupantes y sin perjuicio de las facultades propias de la Policía Local.
2. La instalación y uso de cámaras, videocámaras o cualquier otro medio de captación y reproducción de imágenes para el control, regulación, vigilancia y disciplina del tráfico se efectuará por la autoridad municipal encargada de la regulación del tráfico con fines previstos en el 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 demás normativa específica en la materia, y conforme a lo dispuesto en la normativa de protección de datos.

3. En todos los parámetros y estadísticas de seguimiento y evaluación de la presente Ordenanza, se deberán incorporar indicadores desagregados por sexo, tales como número de autorizaciones solicitadas y concedidas, perfil por sexo de los vehículos excepcionados por IPREM, etc.

Capítulo III Régimen sancionador

Artículo 13. Procedimiento sancionador

El procedimiento sancionador de la presente Ordenanza toma como punto de partida el texto recogido en el Artículo 49 de la Ley 7/1985, publicada en el BOE el 2 de abril de 1985, Reguladora de las Bases del Régimen Local, y las recientes modificaciones del régimen sancionador que afectan a la circulación de vehículos dentro de la localidad, aprobadas por el Pleno municipal de Albacete, en la vigente *Ordenanza Municipal de Circulación del Ayuntamiento de Albacete*, así como en la *Ordenanza reguladora de las sanciones a imponer por infracciones de tráfico y actividades y obras prohibidas en la vía pública del Ayuntamiento de Albacete*, del 14 de septiembre de 2018.

Artículo 14. Infracciones y sanciones

Las infracciones tipificadas en esta Ordenanza se sancionan de conformidad con la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del régimen local; la Ley 3/1991, de 14 de marzo, de Entidades locales de Castilla-La Mancha; el Texto refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto legislativo 6/2015, de 30 de octubre, y la Ordenanza Municipal de Circulación, actualizada el pasado 18 de marzo de 2022, por el Excmo. Ayuntamiento de Albacete.

1. El incumplimiento de la prohibición de circular por la ZBE, ZPEP y/o ZPAR conforme a lo establecido en el Artículo 7 de esta Ordenanza por parte de los vehículos con matrícula española o extranjera será sancionado con una multa de doscientos euros (200).
2. Según establece el Artículo 94 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto de la Ley sobre Tráfico, las sanciones que se abonen durante el pago voluntario, ya sea en el acto de la denuncia o en el plazo de veinte días naturales desde el día siguiente al de su notificación, concluirá el procedimiento sancionador, destacándose la reducción del 50% del importe de la sanción y la renuncia a formular alegaciones, además de todas las consecuencias que se mencionan en el citado Artículo .
3. Para la fijación de las sanciones de multa se tendrá en cuenta que la comisión de la infracción no resulte más beneficiosa para la persona infractora que el cumplimiento de las normas infringidas.

Capítulo IV Seguimiento y Transparencia

Artículo 15. Seguimiento y transparencia

1. Corresponde al Ayuntamiento analizar los resultados producidos por la aplicación de la medida de restricción del tráfico prevista en esta Ordenanza y su efecto en la mejora de la calidad del aire, la mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero y de la contaminación acústica, de acuerdo con los indicadores establecidos en el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las ZBEs o normativa que lo sustituya.
2. El seguimiento de los objetivos de calidad atmosférica y de ruido se llevará a cabo mediante la propia red municipal.
3. El Ayuntamiento publicará, con periodicidad anual desde la entrada en vigor de la presente ordenanza, un informe del área competente, en el que se valore el cumplimiento de los objetivos de mejora de la calidad ambiental y mitigación de gases de efecto invernadero, con indicación de los resultados en este periodo de los indicadores de seguimiento.

Disposiciones adicionales

Disposición adicional única. *Ampliaciones y modificaciones de la ZBE*
La ampliación, modificación o cambio de fase del perímetro o de las características de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE), las Zonas de Peatonales de Especial Protección (ZPEP) y/o las Zonas Peatonales de Acceso Restringido (ZPAR) implicará la modificación de la presente Ordenanza.

Disposiciones transitorias

Disposición transitoria única.
Sin perjuicio de las exenciones permanentes establecidas en esta Ordenanza, la aplicación del régimen sancionador previsto en la presente Ordenanza no será efectiva hasta transcurridos tres (3) meses desde su entrada en vigor. Durante dicho período, las denuncias que se formulen tendrán exclusivamente un carácter informativo, sin que de ellas se derive sanción económica alguna.
Finalizada la fase informativa se aplicará el régimen sancionador del capítulo III.

Disposiciones derogatorias

Disposición derogatoria única.

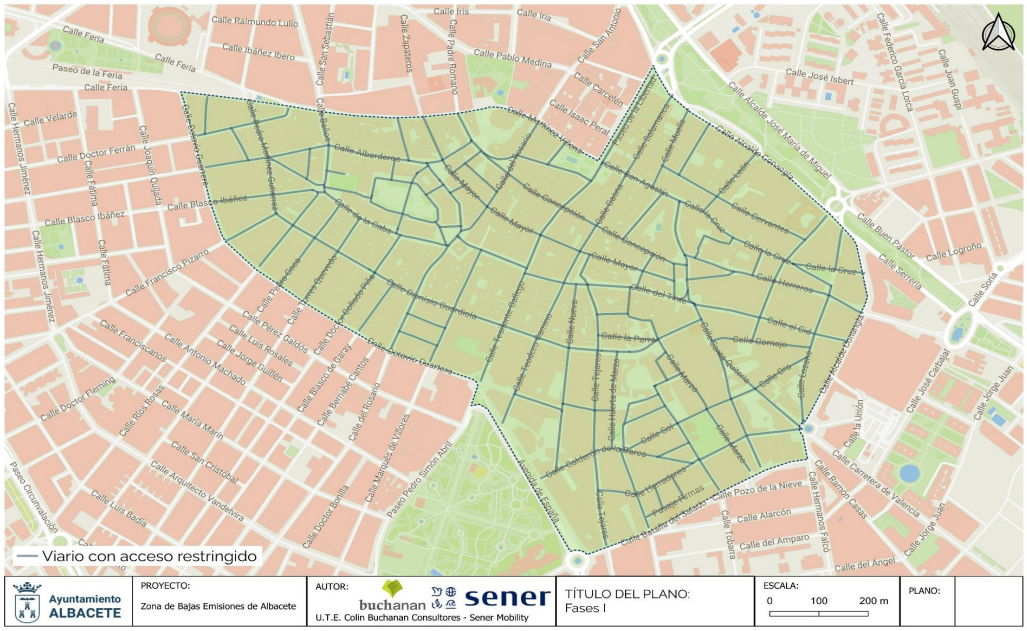
A la entrada en vigor de la presente Ordenanza en lo referente a las Zonas Peatonales de Acceso Restringido 1 y 2 (ZPAR1 y ZPAR2), quedarán expresamente derogadas las "NORMAS GENERALES DE CIRCULACIÓN CON VEHÍCULOS EN ÁREAS PEATONALES CON ACCESO CONTROLADO MEDIANTE CÁMARAS DE LECTURA DE MATRÍCULAS", aprobadas por la Junta de Gobierno Local con fecha de 12 de marzo de 2020.

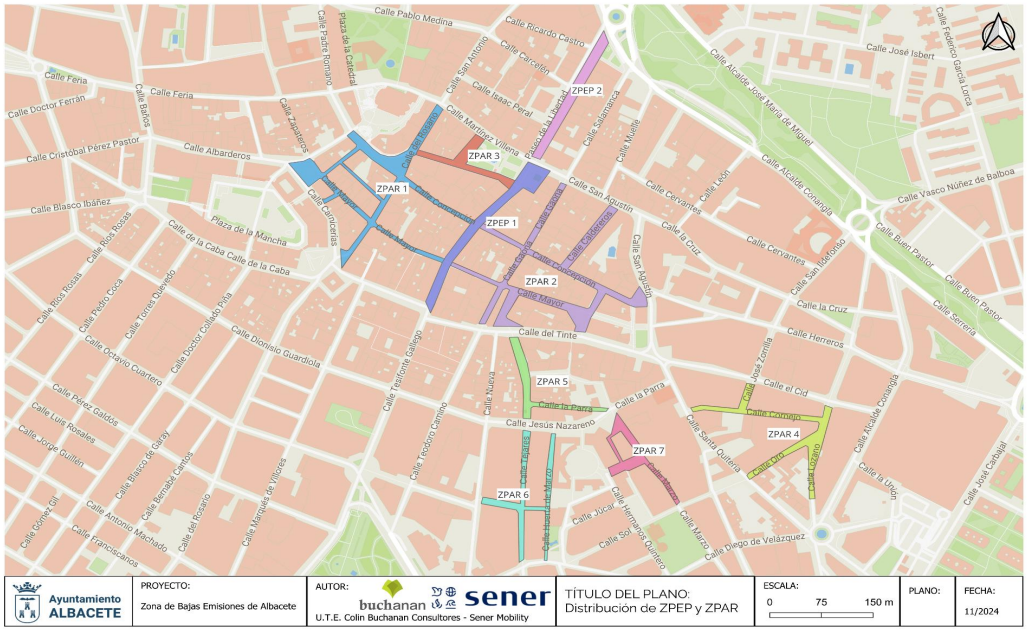
Disposiciones finales

Disposición final. *Entrada en vigor.*
La ZBE, las ZPEP y las ZPAR 1, 2, 3 y 4, estas últimas conforme a la delimitación geográfica especificada en el Anexo I, entrarán en vigor con la presente ordenanza el día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial de la Provincia de Albacete.
Las ZPAR 5, 6 y 7, conforme a la delimitación geográfica especificada en el Anexo I, entrarán en vigor seis (6) meses después de la publicación de la presente ordenanza en el Boletín Oficial de la Provincia de Albacete.

Anexo I. Ámbito de actuación de la ZBE, las ZPEP y las ZPAR

1. La delimitación de la ZBE comprende las vías interiores del perímetro siguiente: por el norte desde el paseo de la Libertad hacia la calle Martínez Villena, calle San Julián y calle Feria hasta la calle Octavio Cuartero. Por el este, el perímetro de la ZBE discurre por la calle Alcalde Conangla, plaza de Alberto Mateos, calle Hermanos Falcó, calle Batalla del Salado y plaza de Benjamín Palencia. Por el suroeste, el perímetro de la ZBE discurre por avenida de España, plaza de Gabriel Lodares y calle Octavio Cuartero hasta la calle Feria.
2. La ZPEP 1 comprende la zona peatonal de Tesifonte Gallego delimitada entre la calle Tinte y la calle Mayor, la calle Marqués de Molíns y la plaza del Altozano, en el tramo de continuación desde la calle anterior.
3. La ZPEP 2 comprende la zona peatonal de paseo de la Libertad desde la intersección con calle San Agustín al sur hasta la calle Alcalde Conangla.
4. La ZPAR 1 comprende la zona peatonal de Rosario y entorno. En sentido este-noroeste se incluyen la calle Mayor desde la intersección con calle Tesifonte Gallego hasta la plaza Mayor, incluida esta, la calle Concepción desde la intersección con calle Marqués de Molins hasta el tramo de la calle el Cura, entre calle Boticarios y calle Méndez Núñez, y el pasaje Massó. En sentido perpendicular al anterior, se incluyen la calle Rosario desde calle Martínez Villena hasta la intersección con calle Tinte y la calle Boticarios.
5. La ZPAR 2 comprende la zona peatonal de Gaona y las calles del entorno. Se incluyen las calles Gaona, Caldereros, así como la calle Mayor y la calle Concepción desde la intersección con calle Marqués de Molins hasta la plaza de las Carretas, y la calle Teodoro Camino entre la calle Tinte y calle Mayor.
6. La ZPAR 3 comprende la zona peatonal de la plaza Altozano desde la intersección con la calle Martínez Villena hasta la esquina con la calle Marqués de Molins y la calle Francisco Fontecha.
7. La ZPAR 4 comprende la calle José Zorrilla entre las calles Cornejo y Cid, la calle Cornejo y la calle Lozano entre las calles Cid y Puerta de Valencia, así como la calle Oro entre la calle Lozano y la calle Santa Quiteria.
8. La ZPAR 5 comprende la zona peatonal de la calle Tejares, entre la intersección con la calle Tinte y la calle Jesús Nazareno, así como el ramal de la calle Parra que conecta con la calle Tejares.
9. La ZPAR 6 comprende la zona peatonal de las calles Tejares y Huerta de Marzo entre las calles Jesús Nazareno y Calderón de la Barca, así como el callejón Campico.
10. La ZPAR 7 comprende la zona peatonal de la calle Marzo entre calle Jesús Nazareno y calle Oro, además de la calle Andorra y la calle Mozart.


Viario con acceso restringido
Ayuntamiento ALBACETE
PROYECTO:
Zona de Bajas Emisiones de Albacete
AUTOR:
buchanan
sener
U.T.E. Colin Buchanan Consultores - Sener Mobility
TÍTULO DEL PLANO:
Fases I
ESCALA:
0
100
200 m
PLANO:


Calle Pablo Medina
Calle Ricardo Castro
Calle Carcelén
Calle San Antonio
Calle Isaac Peral
Calle Padre Romano
Plaza de la Catedral
Calle Feria
Calle Doctor Ferrán
Calle Cristóbal Pérez Pastor
Calle Albarderos
Calle Zapateros
Calle Martínez Villena
Paseo de la Libertad
ZPEP 2
ZPAR 3
ZPAR 1
ZPEP 1
Calle Salamanca
Calle Muelle
Calle San Agustín
Calle Cervantes
Calle León
Calle Alcalde José María de Miguel
Calle Alcalde Conangla
Calle José Isbert
Calle Federico García Lorca
Calle Yasco Núñez de Balboa
Calle Buen Pastor
Calle Blasco Ibáñez
Calle Ríos Rosas
Plaza de la Mancha
Calle de la Caba
Calle Pedro Coca
Calle Torres Quevedo
Calle Octavio Cuartero
Calle Doctor Collado Pina
Calle Dionisio Guardiola
Calle Pérez Galdós
Calle Luis Rosales
Calle Jorge Guillén
Calle Blasco de Garay
Calle Bernabé Cabezos
Calle Gómez Gil
Calle Antonio Machado
Calle Francisco Pizarro
Calle del Rosario
Calle Marqués de Villores
Calle Tenorio Cobo
Calle Teodoro Camino
Calle Nueva
Calle del Tinte
Calle Mayor
ZPAR 2
ZPAR 5
Calle la Parra
Calle Jesús Nazareno
ZPAR 6
ZPAR 7
Calle Hermanos Quintero
Calle Júcar
Calle Diego de Velázquez
Calle Murcia
Calle Santa Quiteria
Calle Domingo
Calle Lion
Calle Lagasca
ZPAR 4
Calle el Cid
Calle la Cruz
Calle Herreros
Calle Alcalde Conangla
Calle la Unión
Calle José Carbajal
Ayuntamiento ALBACETE
PROYECTO:
Zona de Bajas Emisiones de Albacete
AUTOR:
buchanan
sener
U.T.E. Colin Buchanan Consultores - Sener Mobility
TÍTULO DEL PLANO:
Distribución de ZPEP y ZPAR
ESCALA:
0
75
150 m
PLANO:
FECHA:
11/2024

Anexo II. Normas Generales de Circulación con vehículos en las ZPAR

1. CIRCULACIÓN POR ZONAS PEATONALES
   En estas zonas existe prioridad total de los peatones y los vehículos autorizados a circular lo harán extremando la precaución. La velocidad de los vehículos no podrá ser superior a la velocidad de movimiento de los peatones y, en todo caso, nunca superior a 10 km/h. Dicha circulación deberá ser por el centro del vial, dejando equidistantes las fachadas de los edificios.
2. NO UTILIZACIÓN COMO RECORRIDO DE PASO
   No está permitida la utilización de estas calles como itinerario de paso de vehículos para acortar recorridos, ni dentro del horario de carga y fuera de este.
3. ACCESO AL LUGAR EN EL QUE SE ENCUENTRA LA VIVIENDA O PLAZA DE GARAJE
   La autorización de paso permitirá la circulación, única y exclusivamente por la zona en la que se encuentre la vivienda o garaje del titular. El recorrido del vehículo se procurará que sea el más corto posible dentro de la zona peatonal afectada.
   Los residentes en las ZPAR podrán estacionar los vehículos autorizados por un periodo máximo de 10 minutos, para realizar labores de carga y descarga o subida o bajada de pasajeros. En ningún caso se podrá realizar de forma que entorpezca el acceso a viviendas, garajes o comercios, permitiendo siempre el paso de otros vehículos por el lugar donde se estacione.
4. HORARIO DE CARGA Y DESCARGA
   Se permitirán las operaciones de carga y descarga en el siguiente horario: Laborables de 8 a 11 y de 16 a 18 horas, sábados y festivos de 8 a 11 horas. Domingos, no permitido. Solo podrán permanecer el tiempo imprescindible para realizar la carga y descarga, debiendo retirar el vehículo al término de las mismas y, en todo caso, en un plazo máximo de 30 minutos.
   Durante el horario anterior, se podrá acceder a las ZPAR, siempre que se cuente con autorización de acceso a la ZBE, para realizar operaciones de carga y descarga. Los vehículos que accedan con esta finalidad no podrán superar las 5 toneladas de MMA. Cualquier necesidad de carga y/o descarga que no pueda ser realizada en el horario o condiciones indicadas, deberá ser solicitada previa y debidamente justificada.
5. VEHÍCULOS DE REPARTO DE SUPERMERCADOS, SUMINISTRO DE FARMACIAS.
   Fuera del horario de carga y descarga deberán solicitar autorización previa, indicando las matrículas de los vehículos y el horario en el que pretenden efectuar estas operaciones. Se podrá conceder un periodo de paso distinto, previa justificación y estudio detallado, procurando que no sea en los periodos de mayor tránsito peatonal.
6. VEHÍCULOS QUE ACCEDEN A GARAJE POR TIEMPO SUPERIOR A 45 MINUTOS
   Aquellos vehículos que cuenten con autorización de acceso a la ZBE podrán acceder a alguna de las ZPAR para permanecer en un garaje privado de esta zona, sin tener que ser necesariamente titular de dicha plaza de garaje, durante un tiempo superior a 45 minutos, entre el registro de acceso y el registro de salida.
   Si bien quedarán registrados los tiempos de entrada y salida, no se originará ningún expediente de denuncia, si se supera este tiempo de 45 minutos.
7. VEHÍCULOS QUE ACCEDEN A GARAJES DE ESTABLECIMIENTOS HOTELEROS
   En caso de que el paso de vehículos a garajes de establecimientos hoteleros se realice por un periodo de tiempo inferior a 45 minutos, las personas responsables de dicho establecimiento deberán comunicar un listado diario de estos vehículos, para que sean inmediatamente incluidos en el listado de vehículos autorizados. Se habilitará, con las personas responsables de los establecimientos, un sistema para que esta comunicación de matrícula y periodo de permanencia sea realizada antes de 2 días laborables al paso de estos vehículos en las condiciones indicadas.
8. VEHÍCULOS DE TITULARES DE PLAZA DE GARAJE NO AUTORIZADOS PREVIAMENTE
   Cuando personas usuarias con vehículos autorizados con plaza de garaje, utilicen o permitan el acceso al garaje de un vehículo inicialmente no invitado, y permanezcan un periodo de tiempo inferior a 45 minutos, deberán registrar el nuevo vehículo dentro de los 2 días hábiles siguientes al momento del paso del vehículo. En caso de que no se realice la solicitud indicada, el vehículo se considerará no autorizado y se procederá en consecuencia.
9. VEHÍCULOS DE PERSONAS CON TARJETA DE ACCESIBILIDAD
   Sin ningún tipo de solicitud previa, tendrán derecho de acceso y parada en las ZPAR, durante todo el tiempo que estén permitidas las operaciones de carga y descarga, es decir: laborables de 08 a 11 horas y de 16 a 18 horas. Sábados y festivos de 08 a 11 horas. Domingos y festivos, no autorizado. Deberá tener bien visible en el vehículo la tarjeta de estacionamiento.

Fuera de este horario, si necesitan acceder a alguna de las ZPAR, cuando su destino se encuentre en la misma, deberán solicitar previamente autorización, o en los 2 días hábiles siguientes al paso del vehículo, indicando motivo y periodo de acceso. El estacionamiento no está permitido.

10. BICICLETAS Y VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL

Las condiciones de circulación de las bicicletas vienen determinadas en la Ordenanza Municipal de Circulación, artículo 7:

3. Las bicicletas podrán circular por las calles peatonales y parques públicos, con la máxima precaución y con las siguientes limitaciones:
– No podrán superar la velocidad del paso de los peatones.
– No podrán circular en aquellos momentos en los que la densidad de peatones sea elevada y pueda ser causa de molestias o accidentes.
– Que no formen grupos.
– En ningún caso podrán circular por las aceras, cuando exista calzada para ello.

Las condiciones de circulación de los VMP vienen determinadas en la Ordenanza Municipal de Circulación, artículo 50:

1. Los VMP, en su condición de vehículos, deberán circular de conformidad con la normativa reguladora general de tráfico, que les será directamente aplicable. En particular, no podrán circular, en ningún caso por las aceras y demás zonas peatonales: parques, bulevares e infraestructuras verdes y resto de espacios libres destinados al peatón. En dichos espacios el conductor deberá ir bajado del VMP.

11. TAXIS

Las condiciones de circulación de los taxis vienen determinadas en la Ordenanza Municipal de Circulación, artículo 7:

Con carácter general se prohíbe la circulación de los vehículos de motor, ciclomotores, de vehículos de tracción animal y de caballerías por los jardines, zonas peatonales y por las calles que hayan sido declaradas como peatonales, en las que solo podrán circular, a velocidad no superior a la del paso de las personas, los siguientes vehículos:
...
d) Los taxis cuando su servicio tenga origen o destino en estas calles.

Los vehículos que cuentan con licencia municipal de taxi, otorgada por el Ayuntamiento de Albacete, serán incluidos de forma automática en la base de datos de vehículos autorizados, de cara a facilitar la gestión. Estos vehículos serán validados cada año.

Cualquier otro taxi que realice un servicio con origen o destino en las zonas peatonales afectada por el sistema de control de cámaras, deberá solicitar autorización ocasional de acceso de forma previa o en un plazo inferior a 2 días hábiles, del momento en el que se produjo el acceso.

12. AUTORIZACIONES DE PASO PARA PERSONAS USUARIAS OCASIONALES, PUNTUALES Y RECURRENTES

Se incluyen en este grupo a los vehículos de las empresas de reparaciones (fontanería, carpintería, electricidad, cerrajería, cristalería, pequeñas obras, desatascos, centrales de alarmas, etc.), las empresas de mudanzas, los vehículos de asistencia mecánica de vehículos, los vehículos que realizan servicios funerarios, los eventos especiales, los vehículos de sustitución o alquiler de residentes y titulares de plazas de garaje, los vehículos para recoger o dejar personas enfermas o con dificultades de movilidad transitorias, etc.

Se distinguen dos tipos de operaciones:

- Accesos programados: Con carácter general se permite el acceso por el tiempo imprescindible para cargar o descargar equipos o herramientas, por un tiempo máximo de 20 minutos. La solicitud deberá ser realizada con al menos dos días hábiles de antelación, debiendo indicar el motivo del acceso y justificar el motivo del acceso y justificar la imposibilidad de llevarlo a cabo en el horario de carga y descarga.

- Urgentes: Cuando la urgencia de la actuación lo permita, se deberá solicitar la autorización para el vehículo que necesite acceder para la prestación del servicio, de forma previa al acceso. En el caso de que no haya sido posible tramitar previamente la autorización correspondiente, se establecerá un plazo de dos días hábiles, desde el momento en que se produce el acceso, para realizar la solicitud. En ambos casos deberá justificarse el carácter urgente y extraordinario de dicho acceso.

13. VEHÍCULOS DE TRANSPORTE COLECTIVO DISCRECIONAL SANITARIOS O DEPENDENCIA

Se incluyen en este grupo a los vehículos de empresas de servicio de recogida a residentes que, por temas sanitarios, asistenciales o dependencia, tengan establecidos unos horarios y fechas de recogida programados. En estos casos deberán previamente tramitar la solicitud de autorización.

14. VEHÍCULOS DE ACCESO SIN LIMITACIÓN
    Se incluyen los vehículos que presten servicios de urgencia, los que sean de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, Servicios de Extinción de Incendios, Protección Civil, Asistencia Sanitaria, siempre que estos se encuentren en acto de servicio.
    Así mismo, los vehículos municipales en servicio, y los de empresas contratistas que presten servicios al Ayuntamiento bajo contrato en vigor. Estos vehículos deberán ser autorizados previamente para poder realizar el acceso a dicha zona de control, para realizar trabajos en la misma, no pudiendo realizar tránsitos únicamente de paso.
15. VIGILANCIA POLICÍA LOCAL
    Como cualquier vía pública en la que ejercen sus competencias, y complementariamente del funcionamiento establecido para el sistema de lectura de matrículas y gestión de infracciones, la Policía Local realizará sus funciones en estas zonas peatonales, según sus previsiones y prioridades.
16. OTRAS AUTORIZACIONES
    Cualquier otro acceso con vehículo no contemplado en los anteriores apartados, deberá ser solicitado, siendo estudiado por los Servicios Técnicos Municipales que informarán sobre la conveniencia y condiciones de la autorización que en su caso pueda ser concedida, preservando las condiciones de la ZPAR afectada y garantizando la seguridad en la misma.
17. OBLIGATORIEDAD DE COMUNICACIÓN DE CAMBIOS
    Toda persona titular o conductora de un vehículo autorizado tiene la obligación de comunicar por el sistema que se establezca, el cambio de domicilio o la existencia de circunstancias acaecidas que supongan el incumplimiento de los requisitos establecidos que dieron lugar a la concesión de autorización.
    En caso de que no sean comunicados dichos cambios, podrá implicar la aplicación de la sanción correspondiente.
    Desde el Ayuntamiento se revisará periódicamente el cumplimiento de los requisitos de estas autorizaciones.

Anexo III. Categorías de vehículos y distintivos ambientales

Categoría de vehículo	Subcategoría y características de los vehículos
L	Motos, ciclomotores, vehículos ligeros de 3 o 4 ruedas.
M	Vehículos destinados al transporte de personas. M1: Vehículos con 8 plazas máximo, excluido conductor. M2: Vehículos con más de 8 plazas y MMA igual o inferior a 5t. M3: Vehículos con más de 8 plazas y MMA superior a 5t.
N	Vehículos para el transporte de mercancías. N1: Vehículos con una MMA igual o inferior a 3,5 toneladas. N2: Vehículos con una MMA entre 3,5 y 12 toneladas. N3: Vehículos con una MMA superior a 12 toneladas.

Distintivo ambiental	Descripción
	Turismos y comerciales ligeros, clasificados en el Registro de vehículos como gasolina con un nivel de emisiones Euro3/III i diésel Euro 4/IV p Euro 5/V. Vehículos de más de ocho plazas y de transporte de mercancías clasificados en el Registro de vehículos como Euro4/IV o Euro 5/VV sin distinción de tipos de combustible. Motos y ciclomotores Euro 2.

	Turismos y comerciales ligeros, clasificados en el Registro de vehículos como gasolina con nivel de emisiones Euro 4/IV, 5/V o 6/VI o diésel Euro 6/VI. Vehículos de más de ocho plazas y transporte de mercancías, clasificados en el Registro de vehículos con nivel de emisiones Euro 6/VI sin distinción de tipos de combustible. Motos y ciclomotores Euro 4 y Euro 3.
	Turismos y comerciales ligeros clasificados en el Registro de vehículos como vehículos enchufables con autonomía <40km, vehículos híbridos no enchufables (HEV), propulsados por gas natural, vehículos propulsados por gas natural comprimido (GNC) o gas licuado del petróleo (GLP). En todo caso, además tendrán que cumplir estos parámetros: vehículos de gasolina con nivel de emisiones Euro 4/IV, Euro 5/V o Euro 6/Vi o vehículos diésel con nivel de misiones Euro 6/VI. Vehículos de más de ocho plazas y transporte de mercancías clasificados en el Registro de vehículos como híbridos enchufables con autonomía < 40 km, vehículos híbridos no enchufables (HEV), propulsados por gas natural comprimido (GNV), gas natural licuado (GNL) o gas licuado del petróleo (GLP). En cualquier caso, además, deberán cumplir que el nivel de emisiones del vehículo sea Euro 6/VI sin distinción del tipo de combustible. Motos y ciclomotores con categoría eléctrica HEV y PGEV y autonomía inferior a 40 km.
	Vehículos clasificados en el Registro de vehículos como vehículos eléctricos de batería (BEV) vehículos eléctricos de autonomía extendida (REEV), vehículo eléctrico híbrido enchufable (PHEV) con una autonomía mínima de 40 km o vehículo de pila de combustible.
	Los vehículos que no cumplen unos requisitos ambientales considerados mínimos no recibirán ninguna etiqueta de la DGT. Son los vehículos más afectados por las medidas de restricción o prohibición en la movilidad. Turismos de gasolina anteriores a Euro 3 y turismos diésel anteriores a Euro 4. Motos y ciclomotores Euro 1.

".

OCTAVO.- Publicar el presente acuerdo de aprobación definitiva y la Ordenanza íntegra en el B.O.P. para su entrada en vigor.