



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CUENCA
ÁREA DE URBANISMO, MANTENIMIENTO Y MOVILIDAD



ORDENANZA MUNICIPAL DE CREACIÓN Y GESTIÓN DE LAS ZONAS DE BAJAS EMISIONES EN EL MUNICIPIO DE CUENCA





EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CUENCA
ÁREA DE URBANISMO, MANTENIMIENTO Y MOVILIDAD



PREAMBULO

La Constitución española (en adelante CE) reconoce el derecho a disponer de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo (artículo 45.1) y establece que los poderes públicos velarán por la utilización racional de todos los recursos naturales, con el fin de proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente, apoyándose en la indispensable solidaridad colectiva (artículo 45.2). Por otra parte, el artículo 43.1 de la CE reconoce el derecho a la protección de la salud.

En el ámbito europeo, la normativa sobre calidad del aire en vigor, viene representada por 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 atmósfera más limpia en Europa y la Directiva 2004/107/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de diciembre de 2004, relativa al arsénico, el cadmio, el mercurio, el níquel y los hidrocarburos aromáticos policíclicos en el aire ambiente.

En nuestro ordenamiento jurídico interno, es la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, la que actualiza la base legal para los desarrollos relacionados con la evaluación y la gestión de la calidad del aire en España. Su artículo 16.4 determina que las entidades locales, en el ámbito de sus competencias, pueden elaborar sus propios planes y programas, con el fin de cumplir los niveles establecidos en la normativa correspondiente, y les permite adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, entre las cuales se incluyen las restricciones a los vehículos más contaminantes.

La Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del régimen local, en su artículo 25.2 establece que los municipios deben ejercer competencias, en los términos de la legislación del Estado y de las comunidades autónomas, en las materias de medio ambiente urbano, y específicamente de protección contra la contaminación atmosférica en las zonas urbanas, y de tráfico y estacionamiento de vehículos y movilidad, que incluye la ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas.

Pero a nivel general y con efectos en todas las administraciones, es el artículo 27.2 de la Ley 33/2011, de 4 de octubre, general de salud pública, el que 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 las actividades que permitan la gestión de los riesgos para la salud que puedan afectar a la población.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CUENCA
ÁREA DE URBANISMO, MANTENIMIENTO Y MOVILIDAD



También y de manera concreta el artículo 7 del texto refundido de la Ley sobre tráfico y seguridad vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, otorga a los municipios la competencia de restringir la circulación a determinados vehículos en vías urbanas de su competencia por motivos medioambientales y el artículo 18, la de acordar por los

mismos motivos la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía con carácter general o para determinados vehículos o el cierre de determinadas vías.

Ley 7/2021, de 20 de mayo, 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.

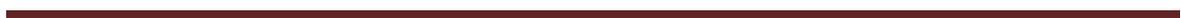
El Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, constituye la normativa reglamentaria de este instrumento medioambiental y de movilidad urbana.

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 cumplimiento en el menor tiempo posible, estableciendo un calendario y evaluando el impacto de las medidas adoptadas en las 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.

El procedimiento sancionador, así como el régimen de sanciones de las ZBE se sustenta exclusivamente en el apartado Z3 del artículo 76 "Infracciones graves" del citado texto refundido de la Ley sobre tráfico y seguridad vial.

Sin perjuicio de todo lo comentado, hay que tener en cuenta que en un territorio la calidad del aire no solo depende de variables locales, también se ve afectada por factores externos al ámbito local, como lo son los factores de ámbito regional, nacional, continental y mundial, así como los propios factores meteorológicos que influyen en la zona y condicionan sus aspectos ambientales.





EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CUENCA
ÁREA DE URBANISMO, MANTENIMIENTO Y MOVILIDAD



Esta Ordenanza que establece las ZBE del municipio de Cuenca, regula inicialmente su objeto, finalidad, ámbito de aplicación, competencia y medidas de implementación.

También se contemplan como contenido de la Ordenanza, los contaminantes, las medidas de intervención municipal, las medidas específicas de restricción de tráfico, la señalización y la coherencia con la planificación municipal.

El acceso de vehículos, circulación y estacionamiento en las ZBE se autoriza en la Ordenanza a través del registro municipal de vehículos autorizados en las ZBE.

Para dar apoyo en la implementación de las ZBE, la Dirección General de Tráfico ha publicado la Instrucción MOV 2023/20, sobre recomendaciones para el establecimiento de moratorias, exenciones y autorizaciones en el acceso de vehículos a la ZBE y otras UVAR (*Urban Vehicle Access Regulations*), que recoge ciertas recomendaciones para el establecimiento de moratorias, exenciones y autorización en el acceso de vehículos a las ZBE y otras UVAR (Regulación del acceso de vehículos al área urbana).

La Ordenanza también trata del sistema de control y la protección de datos; la sensibilización, comunicación y participación ciudadana; y la atención a la ciudadanía en la gestión de las ZBE.

A la Ordenanza se les incorpora tres anexos relativos a las ZBE, los vehículos y los proyectos técnicos de las ZBE.



Capítulo I Disposiciones generales

Artículo 1. Objeto.

1. Esta Ordenanza municipal establece la creación y gestión de las zonas de bajas emisiones (en adelante ZBE), determinada en la legislación medioambiental, dentro del municipio de Cuenca.
2. Se entenderá por ZBE, según definición de la legislación medioambiental: el ámbito delimitado por una administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos.

Artículo 2. Ámbito de aplicación.

1. El ámbito territorial de aplicación de esta Ordenanza abarca las ZBE dentro del territorio del municipio con la delimitación establecida en el Anexo I.
2. Todos los vehículos que circulen por el término municipal quedarán sujetos a esta Ordenanza, pudiendo establecerse excepciones temporales a las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos, siempre que sean compatibles con los objetivos establecidos en el proyecto de ZBE incluido en el Anexo III de esta Ordenanza.

Artículo 3. Competencia municipal para regular las ZBE.

1. Conforme a lo establecido en la legislación 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 la legislación medioambiental,
-



la de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, y normativa sobre regulación de las zonas de bajas emisiones.

Capítulo II Determinación de las ZBE

Artículo 4. Proyecto técnico de las ZBE.

1. El proyecto técnico de las ZBE contendrá como mínimo:
 - a) Una información general que refleje el tipo de zona, una estimación de la superficie contaminada y de la población expuesta y los órganos municipales responsables de la elaboración y ejecución de las ZBE.
 - b) La delimitación del perímetro y superficie de las ZBE, que debe ser adecuada, suficiente y proporcional para el cumplimiento de los objetivos establecidos para las ZBE.
 - c) La naturaleza, origen y evaluación de la contaminación.
 - d) Las medidas de mejora de la calidad del aire y de la calidad acústica y calendario de aplicación.
 - e) El sistema de control de accesos, circulación y estacionamiento en las ZBE.
 - f) Un análisis de coherencia de los proyectos de ZBE con los instrumentos de planificación preexistentes.
2. El proyecto técnico de las ZBE será revisado al menos a los tres años de su establecimiento y posteriormente, al menos cada cuatro años, con el objeto de verificar el cumplimiento de sus objetivos y la actualización de los proyectos técnicos y, en su caso, modificar las medidas de intervención establecidas en el artículo 7 y Anexos I y II de esta Ordenanza.

Artículo 5. Implantación de las ZBE y coherencia con los instrumentos de planificación.

1. La implementación de las ZBE se integrará y será 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. Las ZBE tendrán una vigencia indefinida, contendrán un calendario de implantación por fases que permita la familiarización y adaptación graduales de la ciudadanía y
-



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CUENCA
ÁREA DE URBANISMO, MANTENIMIENTO Y MOVILIDAD



sectores económicos a las características de las ZBE, antes de que les afecte e incorporarán, al menos, las medidas de intervención.

3. El establecimiento de nuevas ZBE o la supresión de las incluidas en el Anexo I de esta Ordenanza se realizará mediante la modificación de ese Anexo y la incorporación o supresión del proyecto técnico en el Anexo III.

Artículo 6. Señalización de las ZBE.

1. Las ZBE estarán señalizadas en los puntos de acceso y finalización de dicho espacio, utilizando la señalización prevista en la normativa sobre tráfico y seguridad vial.

2. La señalización indicará si las ZBE a las que se accede tiene carácter continuo o discontinuo, referida en meses, días y horas.

3. La señalización también debe indicar los vehículos que, en función del distintivo ambiental del que dispongan, tienen prohibido el acceso, circulación y estacionamiento en las ZBE. Asimismo, en la parte inferior de la señal o en un panel complementario colocado debajo de la señal, se podrán indicar los tipos de vehículos exceptuados de esa prohibición si cuentan con la correspondiente autorización municipal registral.

Artículo 7. Medidas de Intervención.

1. Los vehículos que pueden acceder, circular y estacionar en las ZBE se especifican en el Anexo II de esta Ordenanza.

2. Para acceder a las ZBE el vehículo debe tener una inspección técnica con resultado favorable.

Artículo 8. Medidas específicas de restricción de tráfico ante episodios de contaminación.

La declaración de episodio de contaminación del aire por parte de la administración competente comportará la activación del protocolo de actuación municipal ante episodios de alta contaminación atmosférica y las medidas establecidas en el Decreto de Alcaldía aprobado a tal efecto.





Capítulo IV Régimen de usos

Artículo 9. Vehículos autorizados para acceder a las ZBE.

1. En el Anexo II de la Ordenanza se determinan:

- a) Los vehículos que pueden acceder y circular por el interior del perímetro de las ZBE y estacionar en superficie en sus vías públicas.
- b) Los vehículos que, autorizados temporalmente para acceder, circular y estacionar en las ZBE, deberán estar inscritos en el Registro municipal de vehículos autorizados en las ZBE que se regula en el artículo siguiente.

2. El órgano municipal competente en materia de tráfico y seguridad vial podrá autorizar, mediante resolución motivada, a solicitud justificada de las personas interesadas y formulada de acuerdo con lo establecido en la normativa de

procedimiento administrativo común, el acceso a las ZBE de aquellos vehículos cuya necesidad se justifique motivadamente con base en razones de interés general por motivos de seguridad, salud pública, protección civil, así como para satisfacer una necesidad privada de carácter urgente, temporal e inaplazable por el tiempo imprescindible para su satisfacción.

3. Con carácter excepcional, cuando se acceda a las ZBE por un motivo de carácter urgente y no sea posible la solicitud de la autorización previa, ésta debe solicitarse el mismo día o en los dos días siguientes al día en que haya tenido lugar el acceso.

Artículo 10. Registro municipal de vehículos autorizados en las ZBE.

1. El Ayuntamiento de Cuenca dispondrá y gestionará un registro de aquellos vehículos que de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos, quedan autorizados temporalmente a acceder, circular y estacionar en las ZBE. Podrán inscribirse en este registro los vehículos relacionados en el Anexo II de esta Ordenanza.

2. Las personas titulares de vehículos del apartado anterior que deseen beneficiarse de las autorizaciones temporales de acceso, circulación y estacionamiento, contempladas en esta Ordenanza, deben solicitar la inscripción de los vehículos en el registro municipal de vehículos autorizados en las ZBE. Tras la verificación de los datos aportados en la



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CUENCA
ÁREA DE URBANISMO, MANTENIMIENTO Y MOVILIDAD



solicitud, se comunicará al solicitante el resultado de su solicitud y en su caso, la inscripción.

3. Los vehículos inscritos en este registro estarán autorizados a acceder, circular y/o estacionar por las ZBE dentro de los espacios temporales delimitados en el Anexo II de esta Ordenanza.

4. Las autorizaciones otorgadas al amparo del mencionado Registro lo serán con limitación temporal hasta una fecha, pudiendo la autorización tener efectos continuados o discontinuos, referidos en meses, días y horas, en los términos establecidos en el Anexo II de esta Ordenanza.

Artículo 11. Sistema de control y protección de datos.

1. El control de acceso a las ZBE se realizará mediante el sistema automático y con la plataforma tecnológica que designe la autoridad municipal. Con este sistema se comprobará si el vehículo puede acceder o no a la citada zona, sin perjuicio de las facultades que la Policía Local tenga asignadas en materia de vigilancia y disciplina del tráfico.

2. La instalación y uso de cámaras, videocámaras y de 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 a los fines previstos en el normativa de tráfico y seguridad vial, y demás normativa específica en la materia, y con sujeción a lo dispuesto en la normativa de protección de datos personales.

3. La autoridad municipal, mediante la correspondiente resolución, ordenará la instalación y uso de los dispositivos fijos y móviles de captación y reproducción previstos para el control de las ZBE.

Artículo 12. Estacionamiento en la ZBE.

1. El estacionamiento en las ZBE se segmentará en áreas que serán determinadas en documentos de desarrollo de esta Ordenanza. Se podrán establecer zonas de estacionamiento para los residentes y zonas de estacionamiento regulado para vehículos



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CUENCA
ÁREA DE URBANISMO, MANTENIMIENTO Y MOVILIDAD



de no residentes autorizados a estacionar dentro de las ZBE, donde se definirá un tiempo máximo de permanencia que podrá ser diferente.

2. La autoridad municipal establecerá plazas de aparcamiento para determinados colectivos y para actividades de carga y descarga y modos de transporte prioritarios dentro de las ZBE como ciclos, bicicletas, vehículos de movilidad personal y vehículos eléctricos.

3. El Ayuntamiento, en su regulación tarifaria, podrá modular el precio/hora de estacionamiento en función del distintivo ambiental del vehículo. Asimismo, en las zonas de estacionamiento regulado podrá establecer tarifas diferentes para residentes y no residentes.

4. Los aparcamientos que se encuentren fuera de las vías públicas, dentro de inmuebles o subterráneos, podrán realizar actividad de centro de servicios a la movilidad, previa solicitud y autorización municipal, pudiendo dotarse de infraestructura de recarga eléctrica de vehículos. Los aparcamientos subterráneos de titularidad pública podrán también disponer de espacios para actuar como plataforma de distribución de mercancías en la última milla, pudiendo dotarse de infraestructura de recarga eléctrica de vehículos.

Artículo 13. Distribución urbana de mercancías (DUM) y zonas de carga y descarga en las ZBE.

1. La distribución urbana de mercancías (en adelante DUM) es la última parte de la cadena de suministro en que se reparten las mercancías dentro del ámbito urbano, dando servicio a los establecimientos y consumidores.

2. Por actividad u operación de carga y descarga en las ZBE, se entenderá la acción de trasladar mercancías o suministros desde un establecimiento a un vehículo estacionado o parado, o viceversa.

3. En las ZBE se podrán establecer las zonas de reservas de estacionamiento para la DUM y en concreto, para la carga y descarga, que se consideren necesarias para favorecer el reparto de mercancías.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CUENCA
ÁREA DE URBANISMO, MANTENIMIENTO Y MOVILIDAD



4. Las zonas reservadas de estacionamiento de la DUM y en concreto, la carga y descarga, son el espacio de la vía pública reservadas, identificadas y señalizadas como tal, dónde se permitirá el estacionamiento o parada de vehículos destinados a la distribución de mercancías.
5. El control de la reserva de espacio para operaciones DUM y en concreto, de carga y descarga, podrá realizarse con la obtención de un ticket electrónico o utilización de sistemas tecnológicos que permita conocer el tiempo de uso de cada reserva y controlar el cumplimiento de los tiempos máximos de estacionamiento en las zonas limitadas.
6. Las operaciones de DUM y en concreto, la carga y descarga, se realizará en vehículos con criterios de construcción que sean de tipo camiones, furgonetas, derivados de turismos con solo dos asientos y vehículos mixtos adaptables y que sean conducidos por un conductor profesional vinculado a una empresa o empresario autónomo. Estas operaciones también podrán ser realizadas por ciclos, bicicletas y vehículos de movilidad personal. No se consideran vehículos a efectos de la distribución urbana de mercancías los vehículos clasificados por criterios de construcción como turismo, por no ser un vehículo destinado al transporte de mercancías.
7. En la DUM, incluida la carga y descarga, en las ZBE tendrá prioridad de circulación y estacionamiento los vehículos no contaminantes en el reparto de la última milla.

Artículo 14. Atención a la ciudadanía en la gestión de la ZBE.

Toda la información relativa a las ZBE será publicada en la página web institucional del Ayuntamiento, habilitándose los canales de comunicación con los ciudadanos de consulta y gestión de trámites relativos a las ZBE. Entre estos canales, obligatoriamente se dotará el presencial, el telefónico y el telemático.

Capítulo III Régimen sancionador

Artículo 15. Infracciones y sanciones.

1. Las acciones u omisiones contrarias a esta ordenanza tendrán el carácter de infracciones administrativas y serán sancionadas en los términos previstos en la misma.





EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CUENCA
ÁREA DE URBANISMO, MANTENIMIENTO Y MOVILIDAD



2. Las infracciones se clasificarán de acuerdo con la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y serán sancionadas con las multas que establece dicha norma.

Artículo 16. Procedimiento sancionador.

Para la imposición de sanciones por las infracciones contra lo dispuesto en esta ordenanza se estará al procedimiento establecido en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.





EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CUENCA
ÁREA DE URBANISMO, MANTENIMIENTO Y MOVILIDAD



Disposiciones adicionales

Disposición adicional primera. Protección de datos de carácter personal.

1. En el marco de esta ordenanza, serán objeto de especial protección los datos personales contenidos en la información que use la Administración municipal, garantizando en todo caso los derechos inherentes a la protección de datos personales, para lo cual se establecerán las medidas de seguridad que impidan cualquier trazabilidad personal no amparada por la finalidad o el consentimiento.

2. Con carácter general se estará al cumplimiento de las exigencias establecidas en la normativa de protección de datos personales, especialmente en los que respecta a los principios de protección de datos, legitimación de los tratamientos, derechos de las personas afectadas, protección de datos desde el diseño y por defecto, encargados de tratamiento, brechas de seguridad y medidas de seguridad acordes al ENS resultantes de la realización de los correspondientes análisis de riesgos, y en su caso evaluaciones de impacto., así como por la normativa en vigor y de aplicación en cada momento.

Disposición adicional segunda. Aprobación de los procedimientos de tramitación de autorizaciones.

La Administración municipal aprobará los procedimientos para la tramitar y conceder las correspondientes exenciones y accesos temporales.





Disposiciones finales

Disposición final primera. Revisión y modificación de los anexos.

1. Tanto el establecimiento de nuevas ZBE como la supresión o modificación de las incluidas en el Anexo I se llevarán a cabo a través del correspondiente procedimiento de modificación de la Ordenanza Municipal.
2. En todo caso, la revisión y modificación de los proyectos técnicos de las ZBE se someterán a información pública por el tiempo legalmente establecido, por medio de anuncios en la página web institucional del Ayuntamiento.

Disposición final segunda. Entrada en vigor.

1. Esta Ordenanza entrará en vigor tras su aprobación definitiva por el Pleno Municipal, una vez se haya publicado su texto completo en el Boletín Oficial de la Provincia y haya transcurrido un plazo de quince días hábiles.
 2. Las normas sobre acceso, circulación y estacionamiento en la ZBE entrarán en vigor el día 1 de enero de 2025, y se implantarán las limitaciones de acceso según el calendario incluido en esta Ordenanza.
-



ANEXO I. Zonas de Bajas Emisiones

1. Zona de Bajas Emisiones (ZBE)

1.1 Denominación

Zona de Bajas Emisiones (ZBE) "Zona Centro".



Delimitación finalmente propuesta de la ZBE y puntos de control de accesos

1.3 Tiempo de aplicación

Ver calendario de implantación.

1.4 Calendario de implantación

a) Vehículos con MMA mayor de 3.500 kg y menor o igual a 18.000 kg, y autobuses:

Periodo	CERO emisiones	ECO	C	B	Sin etiqueta
Desde el 01/01/2025 hasta el 31/12/2033	24 h	24 h	24 h	24 h	Acceso no permitido



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CUENCA
ÁREA DE URBANISMO, MANTENIMIENTO Y MOVILIDAD



Desde el 01/01/2034 hasta el 31/12/2038	24 h	24 h	24 h	Acceso no permitido	Acceso no permitido
Desde el 01/01/2039	24 h	24 h	Acceso no permitido	Acceso no permitido	Acceso no permitido

b) Vehículos con MMA menor o igual a 3.500 kg:

Periodo	CERO emisiones	ECO	C	B	Sin etiqueta
Desde el 01/01/2025 hasta el 31/12/2033	24 h	24 h	24 h	24 h	Acceso no permitido
Desde el 01/01/2034 hasta el 31/12/2038	24 h	24 h	24 h	Acceso no permitido	Acceso no permitido
Desde el 01/01/2039	24 h	24 h	Acceso no permitido	Acceso no permitido	Acceso no permitido

1.5 Estacionamiento

El estacionamiento en superficie únicamente queda autorizado en las zonas específicamente señalizadas al efecto.

1.6 Distribución urbana de mercancías

La distribución urbana de mercancías y la carga y descarga se regirá por la ORDENANZA MUNICIPAL DE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR, SEGURIDAD VIAL Y RÉGIMEN DE USO DE LA VÍA PÚBLICA DEL MUNICIPIO DE CUENCA.





ANEXO II. Acceso, circulación y estacionamiento de vehículos

1. Acceso, circulación y estacionamiento de vehículos en la ZBE.

1.1 Libre acceso, circulación y estacionamiento sin necesidad de autorización municipal registral

TIPO DE VEHÍCULO	AUTORIZACIÓN REGISTRAL INDEFINIDA	AUTORIZACIÓN REGISTRAL TEMPORAL	APLICACIÓN CALENDARIO ANEXO I
1. Ciclos, bicicletas y vehículos de movilidad personal.	NO	NO	NO
2. Vehículos empadronados dentro de la ZBE.	NO	NO	NO

1.2 Libre acceso, circulación y estacionamiento con necesidad de autorización municipal registral

TIPO DE VEHÍCULO	AUTORIZACIÓN REGISTRAL INDEFINIDA	AUTORIZACIÓN REGISTRAL TEMPORAL	APLICACIÓN CALENDARIO ANEXO I
1. Vehículos de los servicios públicos esenciales, Fuerzas Armadas y emergencias.	SI	SI ¹	NO
2. Vehículos que indiquen quienes ostenten la propiedad de plazas de garajes particulares, o en alquiler, situadas en el interior de la ZBE, con destino a la plaza de garaje en el interior de la ZBE.	SI	SI ¹	NO
3. Vehículos históricos	SI	SI ¹	NO
4. Vehículos destinados al traslado de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida.	SI	SI ¹	NO



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CUENCA
ÁREA DE URBANISMO, MANTENIMIENTO Y MOVILIDAD



5. Vehículos de personas empadronadas en la ZBE.	SI	SI ¹	NO
--	----	-----------------	----

¹ Precisarán esta autorización cuando realicen operaciones de carga y descarga fuera del horario establecido o no requieran una autorización registral indefinida.

1.3 Libre acceso, circulación y estacionamiento en función de la finalidad con necesidad de autorización municipal registral y sometimiento al calendario establecido en el anexo I

TIPO DE VEHÍCULO	Autorización registral	Autorización registral	Aplicación calendario indefinida tempor
1. Vehículos de los servicios públicos básicos prestados por las Administraciones Públicas y sus contratistas.	SI		SI ¹
2. Vehículos autotaxis y vehículos turismo de arrendamiento con conductor (VTC).	SI		SI ¹
3. Vehículos utilizados para la carga y descarga durante los horarios de utilización.	SI		SI ¹
4. Vehículos acreditados que presten servicios de urgencias en la vía pública sobre suministro de agua, gas, electricidad o telecomunicaciones y de sus contratistas que realicen obras en la vía pública.	SI		SI ¹
5. Vehículos de mudanzas, servicios funerarios y vehículos destinados al transporte de fondos y gestión del efectivo, para atender servicios dentro de la ZBE.	SI		SI ¹
6. Grúas de rescate de vehículos y vehículos - taller y auxilio en carretera para atender servicios dentro de la ZBE.	SI		SI ¹
7. Acceso a los aparcamientos públicos en el interior de la ZBE.	SI		SI ¹
8. Vehículos de empresas, sean estas personas físicas o jurídicas, siempre que dichos vehículos sean necesarios para prestar sus servicios o para la entrega o recogida de suministros.	SI		SI ¹
9. Vehículos de empresas y profesionales que presten servicios o entreguen o recojan suministros en la ZBE.	SI		SI ¹
10. Vehículos turismo de las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior de la ZBE.	SI		SI ¹
11. Vehículos industriales debidamente rotulados e identificados que presten servicios de urgencias en la vía pública sobre suministro de agua, gas, electricidad o telecomunicaciones y de sus contratistas que realicen obras en la vía pública.	SI		SI ¹

¹ Precisarán esta autorización cuando realicen operaciones de carga y descarga fuera del horario establecido o no requieran una autorización registral indefinida.



1.4 Acceso, circulación y estacionamiento en función de la finalidad con autorización municipal registral temporal y sometimiento al calendario establecido en el anexo

TIPO DE VEHÍCULO	Autorización registral	Autorización registral	Aplicación calendario indefinida
1. Acceso a los aparcamientos privados para la clientela alojada en los establecimientos de alojamiento turístico que cuenten con la autorización correspondiente conforme a la normativa que resulte de aplicación, integrados en la ZBE.		NO	SI
2. Acceso a los hospitales, citas médicas y clínicas veterinarias existentes en la ZBE.		NO	SI
3. Vehículos para actos en la vía pública y ocupaciones cuyo acceso autorice el órgano competente para autorizar el acto u ocupación.		NO	SI
4. Vehículos de quienes sean invitados por las personas empadronadas en la ZBE.		NO	SI
5. Vehículos turismo de quienes sean invitados por las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en la ZBE.		NO	SI
6. Vehículos especiales.		NO	SI
7. Vehículos que accedan a la ZBE para dejar o recoger alumnos de educación infantil y primaria, así como a los alumnos de secundaria cuyas necesidades así lo exijan.		NO	SI
8. Acceso a los aparcamientos públicos integrados en la ZBE.		NO	SI

1.5 Acceso, circulación y estacionamiento en función de la actividad con autorización municipal registral temporal

TIPO DE VEHÍCULO	Autorización registral	Autorización registral	Aplicación calendario indefinida
1. Vehículos cuya necesidad de acceso se justifique motivadamente con base en razones de interés general por motivos de seguridad, seguridad pública, salud pública, protección civil, así como para satisfacer una necesidad privada de carácter urgente, temporal e inaplazable por el tiempo imprescindible para su satisfacción.		NO	SI



ANEXO III. Memoria Técnica de las Zonas de Bajas Emisiones

Una zona de baja emisión (ZBE), es un área delimitada geográficamente que pretende disuadir o restringir el acceso de ciertos vehículos (coches, camiones, motos) contaminantes. Con el propósito de reducir la contaminación del aire, en algunos casos sólo permiten el acceso de vehículos de cero emisiones (como es el caso de los eléctricos puros) o de emisiones bajas (como es el caso de los híbridos normales o los enchufables).

La principal herramienta para la gestión de estas Zonas de Bajas Emisiones es la clasificación de los vehículos en diferentes categorías (con su correspondiente distintivo ambiental asociado), teniendo en cuenta sus emisiones de NO_x y PM_{2,5}. Los clasificados como contaminantes verán restringida su entrada a la ZBE mientras que los catalogados como no contaminantes (es decir, que tengan uno de los 4 distintivos ambientales de la DGT) podrán hacerlo según la normativa.

Se considera zona de baja emisión el ámbito delimitado por una Administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero.

1.1 Descripción de las actuaciones

El planteamiento es crear una Zona de Bajas Emisiones ya mirando a futuro, necesitamos adaptar nuestra movilidad para mejorar la sostenibilidad de los mismos.

Siguiendo la línea marcada por las ZBE de Barcelona y Madrid, la idea es limitar el acceso a una zona central a todos los vehículos salvo a los de etiqueta 0, ECO, C y B.

Las actuaciones consisten en implantar un sistema que permita controlar mediante dispositivos de lectura de matrículas, el acceso y salida de la zona delimitada de forma que puedan ser sancionados los vehículos que no estén autorizados para ello, pudiendo diferenciar los vehículos autorizados por el ayuntamiento a acceder a la ZBE.

Para ordenar la movilidad de la zona ZBE se ha tomado la determinación de implantar un sistema de control de acceso mediante cámaras que permitan gestionar el tráfico que discurre por esta zona.

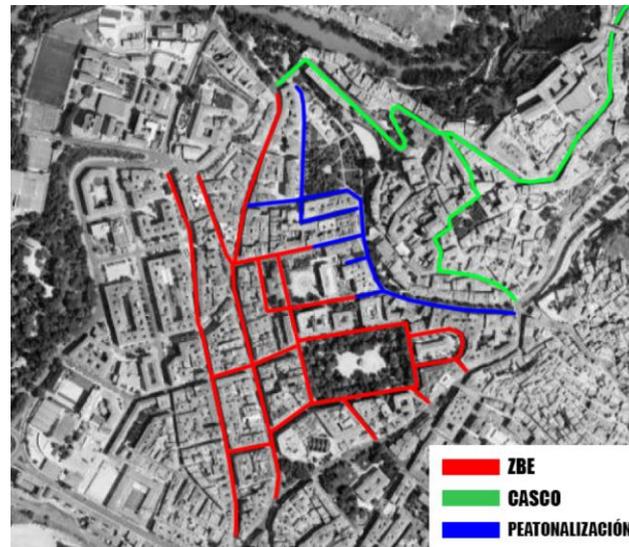
El sistema de gestión de los accesos será por control de matrículas y deberá ir vinculado a la peatonalización de la zona de la calle Los Tintes, ya que han de ser estrategias coordinadas la peatonalización de algunas calles en el centro de la ciudad y la implantación de la zona de bajas emisiones.

Se muestran en las figuras siguientes donde se enlazan ambas actuaciones encaminadas a mejorar tanto la movilidad en la zona central de la ciudad como la calidad del aire en lo referido a las emisiones producidas por el tráfico rodado.

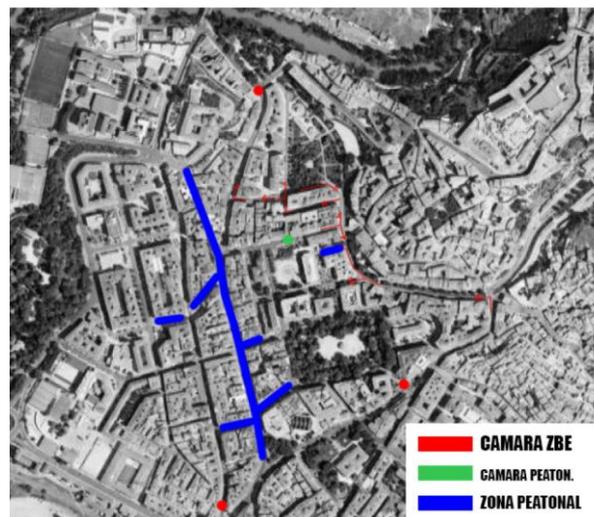


EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CUENCA

ÁREA DE URBANISMO, MANTENIMIENTO Y MOVILIDAD



Esquema de movilidad para el centro urbano y el casco antiguo



Posibles implantaciones de puntos de control de accesos a la ZBE

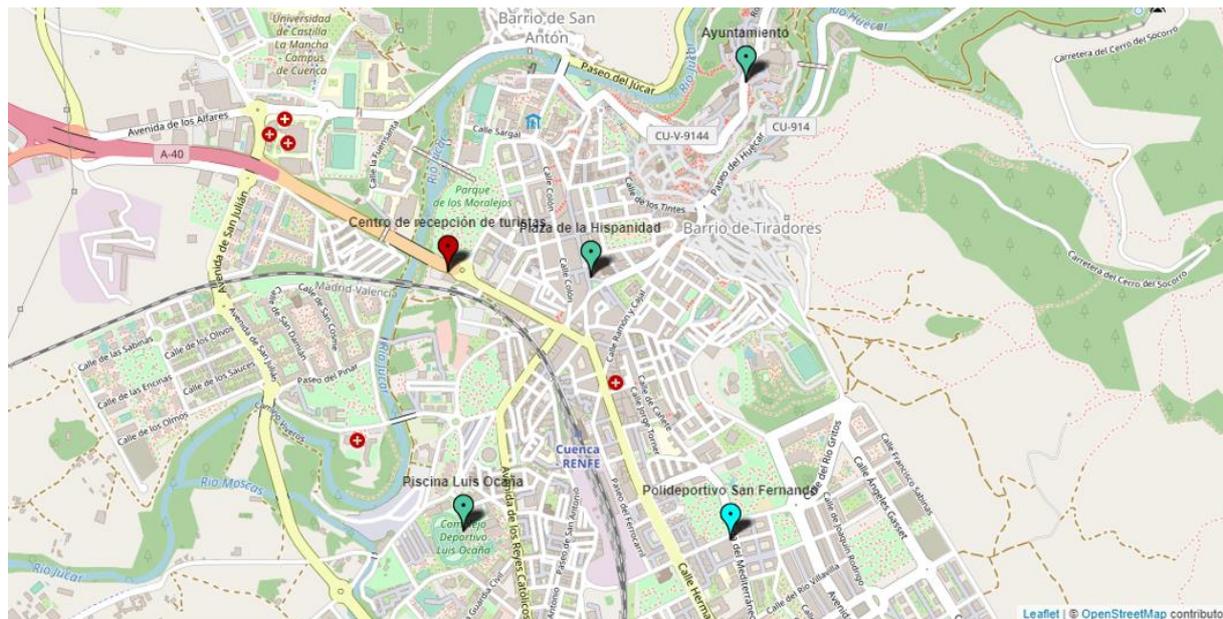




Delimitación finalmente propuesta de la ZBE y puntos de control de accesos

1.2 Estaciones de medición

Las estaciones de medición en la ciudad de Cuenca se encuentran situadas en las siguientes ubicaciones:



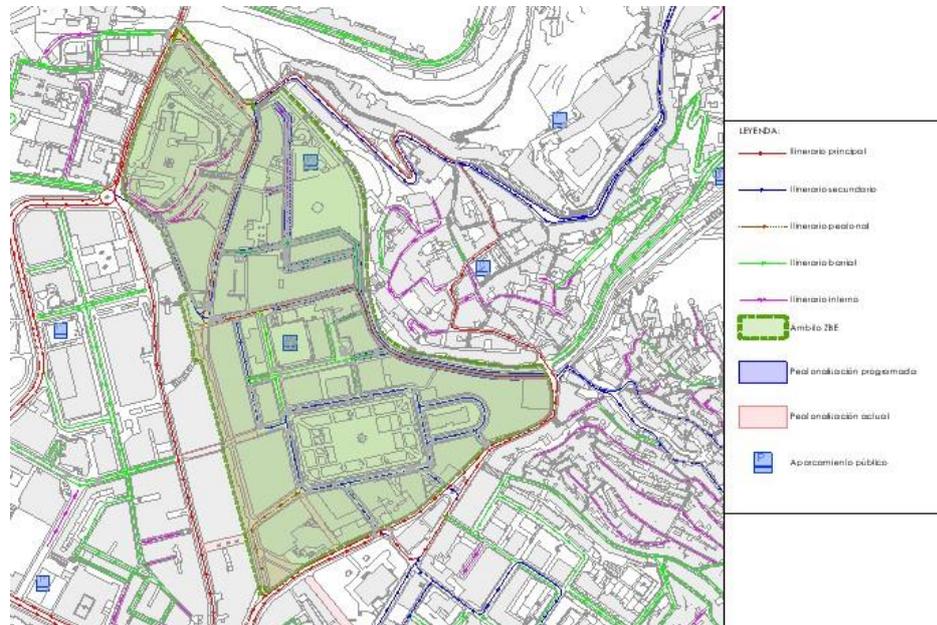
Ubicación estaciones medición ciudad de Cuenca

El equipamiento de estas estaciones fijas de control automático de la contaminación permite realizar el seguimiento de los niveles de los parámetros que se citan a continuación:

- Dióxido de azufre (SO₂), óxidos de nitrógeno (NO₂), monóxido de carbono (CO), ozono (O₃) y partículas en suspensión PM₁₀ - PM_{2.5}.

Adicionalmente, el Ayuntamiento dispone de la estación ubicada en la calle Río Villabilla.

Nombre	Altitud (m)	Tipo	Área	Organismo Gestor
Luis Ocaña	946	Fondo	Urbana	Privado
Pol. San Fernando	946	Fondo	Fondo	Privado
Ayuntamiento	946	Fondo	Urbana	Privado
Plaza Hisp	946	Fondo	Fondo	Privado



Delimitación de la ZBE e información de movilidad en los alrededores

La zona afectada por este proyecto es la que se señala en la imagen anterior. Zona Urbana del Municipio de Cuenca, comprendida dentro de las calles de:

- C/Aguirre
- C/Las Torres
- C/Los Tintes
- C/Huecar
- C/Colón
- Pl/la Trinidad
- C/Palafox
- Avda/Virgen de la Luz

También son partes limítrofes de la zona el Río Huécar y el Río Júcar

1.3 Estimación de la superficie contaminada

Se estima la superficie afectada en unos 0,17 km², repartidos entre las calles anteriormente descritas.



La población afectada se estima en unos 7532 habitantes (este dato ha sido sacado de los trabajos de redacción del POM).

1.4 Medidores de contaminación

Actualmente, en los medidores que dispone la ciudad, el método que utilizan es el método automático, que mide desde el SO₂, NO₂, CO, O₃, PM_{2,5}, PM₁ Y PM₁₀, aparte de presión, temperatura y humedad. Como se puede apreciar en la imagen sacada del panel de control de uno de los detectores, en este caso el ubicado en la Plaza de la Hispanidad. Este es el único medidor que existe dentro de la futura Zona de Bajas emisiones, por lo que se propone la instalación de 4 medidores más de las mismas características.



Además, es necesario que estos medidores también den el dato de NO (Monóxido de Nitrógeno), que es un gas contaminante que expulsan también expulsan los automóviles con motor de combustión.

El índice de calidad del aire (ICA) se mide por la concentración de: ozono, Partículas en suspensión, NO₂, CO y SO₂. Con estos niveles y unas fórmulas matemáticas se calcula este índice de calidad del aire. A modo de resumen se incluye esta tabla:

Nivel del AQI	Cifra	Descripción
Buena	0-50	La calidad del aire es buena en este rango. No hay preocupaciones significativas para la salud.
Moderada	51-100	La calidad del aire es aceptable, pero algunas personas sensibles pueden experimentar efectos leves.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CUENCA
ÁREA DE URBANISMO, MANTENIMIENTO Y MOVILIDAD



Insalubre para personas sensibles	101-150	Las personas con problemas respiratorios o cardíacos pueden experimentar efectos adversos. El público general no se ve afectado significativamente.
Insalubre	151-200	La calidad del aire es mala. Tanto el público general como las personas sensibles pueden experimentar efectos negativos en la salud.
Muy insalubre	201-300	La calidad del aire es peligrosa. Todos pueden experimentar efectos adversos en la salud.
Peligrosa	301-500	La calidad del aire es extremadamente mala. La exposición prolongada puede tener consecuencias graves para la salud.

Para medir con garantías el ICA en la futura ZBE se prevé la instalación de 4 medidores más adicionales en las siguientes ubicaciones (también indicados en planos):

Medidor	Ubicación
MC01(Existente)	Plaza de la Hispanidad
MC02	C/Doctor Fleming
MC03	Plaza España
MC04	C/ Los Tintes
MC05	C/Calderón de la Barca

2. ORIGEN DE LA CONTAMINACIÓN

2.1 Fuentes de emisión responsables

Las principales fuentes de emisiones de contaminación atmosférica son tanto de origen humano como natural. Se pueden citar a las más significativas, según la OMS:

- **Consumo de combustibles fósiles:** Esto incluye la generación de electricidad, el transporte, la industria y los hogares. La combustión de petróleo y sus derivados, carbón y gas produce dióxido de carbono, uno de los principales contaminantes



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CUENCA
ÁREA DE URBANISMO, MANTENIMIENTO Y MOVILIDAD



- **Procesos industriales y uso de disolventes:** Por ejemplo, en las industrias químicas y minerales.
- **Actividades agrarias:** Esto incluye la ganadería, el uso de fertilizantes y los cultivos
- **Gestión de residuos:** La emisión de gases y humos de combustión de las plantas de producción, incineradores, sistemas de calefacción y aire acondicionado.
- **Actividades domésticas:** Como el uso de pinturas o aerosoles
- **Vehículos de motor y/o automóviles:** Son una fuente habitual de contaminación del aire

Para la ciudad de Cuenca, las principales fuentes de emisión cercanas a la ciudad son, según el mapa del Registro Estatal de Emisiones y Fuentes Contaminantes:

- Planta Tratamiento Residuos Urbaser
- Maderas S.A. Ayuntamiento de Cuenca
- Cárnicas Frivall
- BIOCOM
- PINA SA

Si bien se estima desde el punto de vista técnico que no son emisiones que puedan afectar de manera apreciable a la ciudad en comparación con el parque de vehículos disponibles, del que se habla a continuación.

2.2 Caracterización del parque móvil circulante

Será esencial tener un conocimiento detallado del número de vehículos en el municipio, clasificados por su etiqueta medioambiental y/o nivel real de emisiones. Además, es importante entender la distribución modal de la movilidad diaria, es decir, el porcentaje de uso de diferentes medios de transporte como el transporte público, vehículos privados, movilidad activa, etc., en el municipio.

Esta información es crucial para establecer restricciones que garanticen el cumplimiento de los objetivos medioambientales establecidos. También es necesario tener en cuenta la intensidad del tráfico y su distribución a lo largo del día para asegurar que las medidas adoptadas tengan el impacto deseado en las áreas y horarios seleccionados. Además, será muy útil conocer el nivel de conciencia medioambiental de los ciudadanos para asegurar la máxima aceptación del proyecto. Estos análisis se desglosarán por género, edad y condiciones socioeconómicas de la población.

Existen cuatro los distintivos ambientales creados en función del impacto medioambiental de los vehículos y los mismos, clasificarán y graduarán el 50% del parque más eficiente. De mayor a menor eficiencia serían:



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CUENCA
ÁREA DE URBANISMO, MANTENIMIENTO Y MOVILIDAD



Etiqueta 0 emisiones, Azul: Identifica a los vehículos más eficientes. Tendrán derecho a esta etiqueta eléctricos de batería (BEV), eléctricos de autonomía extendida (REEV), eléctricos híbridos enchufables (PHEV) con una autonomía de 40 km o vehículos de pila de combustible.



Etiqueta Eco: Los siguientes en el escalón de eficiencia, se trata en su mayoría de vehículos híbridos, gas o ambos. Tendrán derecho a esta etiqueta eléctricos enchufables con autonomía inferior a 40 km, híbridos no enchufables (HEV), vehículos propulsados por gas natural y gas (GNC y GNL) o gas licuado del petróleo (GLP). Deben cumplir los criterios de la etiqueta C.



Etiqueta C, Verde: Vehículos de combustión interna que cumplen con las últimas emisiones EURO. Tendrán derecho a esta etiqueta turismos y furgonetas ligeras de gasolina matriculadas a partir de enero de 2006 y diésel a partir de septiembre de 2015. Vehículos de más de 8 plazas, excluido el conductor, y pesados tanto de gasolina como diésel, matriculados desde 2014.



Etiqueta B, Amarilla: Vehículos de combustión interna que si bien no cumplen con las últimas especificaciones de las emisiones EURO, sí que lo hacen con anteriores. Tendrán derecho a esta etiqueta turismos y furgonetas ligeras de gasolina matriculadas desde el 1 de enero de 2001 y diésel a partir de 2006. Vehículos de más de 8 plazas y pesados tanto de gasolina como diésel, matriculados desde 2006.

El resto de los vehículos, el 50% más contaminante, no tiene derecho a ningún tipo de distintivo al no cumplir los requisitos para ser etiquetado como vehículo limpio.

El distintivo debe ir adherido en el ángulo inferior derecho del parabrisas delantero, si se dispone de él. En su defecto (en el caso de motocicletas), en cualquier sitio visible del vehículo.

3. UBICACIÓN ELEMENTOS DE CONTROL DE TRÁFICO

3.1 Listado propuesto

El objeto del proyecto es dejar preparado el punto donde se instalarán las cámaras (báculo o punto en fachada y conexión con instalación eléctrica) para el control de accesos a la zona de bajas emisiones

Las actuaciones a realizar para la correcta ejecución del “**PROYECTO DE CONTROL DE ACCESOS DE ZONA DE BAJAS EMISIONES (ZBE) EN LA CIUDAD DE CUENCA**”, son en nueve zonas de la ciudad de Cuenca, tal y como se indica en la figura siguiente:





La obra proyectada se emplaza en las calles Puente de San Antón; Puente de la Trinidad; Calle Mateo Miguel Ayllón; Calle Fray Luis de León; Plaza de Los Carros; Calle Los Tintes; Calle Maestro Pradas, Calle Las Torres y Calle de Noheda en la ciudad de Cuenca.

4. JUSTIFICACIÓN LEGAL

4.1 Naturaleza

En un contexto de mitigación ambiental y reducción de la huella ecológica en entornos urbanos, las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) emergen como un recurso regulatorio encaminado a salvaguardar la calidad del aire y promover la salud pública al limitar selectivamente la circulación de vehículos con altas emisiones contaminantes.

Estas áreas se originan a partir de un marco normativo compuesto por varios actos legislativos que delinear una estrategia para la mejora de la calidad del aire y la promoción de la sostenibilidad.

El punto de partida de este marco se sitúa en noviembre de 2007 con la promulgación de la Ley 34/2007, de Calidad del Aire y de Protección de la Atmósfera, la cual establece las bases legales para la gestión de la calidad del aire en el territorio español. Posteriormente, en 2008, la Directiva 2008/50/CE de la Unión Europea arroja luz sobre la necesidad de alcanzar niveles de calidad del aire más elevados en toda Europa. Para dar cumplimiento a esta directiva en España, se promulga el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, enfocado en la mejora de la calidad del aire.

El Plan de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (Plan AIRE), como respuesta a la imperiosa necesidad de mitigar la contaminación atmosférica, propone una estrategia que involucra la clasificación de vehículos según su potencial contaminante como una herramienta fundamental para las autoridades en el desempeño de sus competencias. En este contexto, la Dirección



General de Tráfico emite la Orden PCI/810/2018, de 27 de julio, que establece una jerarquía de distintivos ambientales, tales como "0," "ECO," "verde," y "amarillo," con el objetivo de identificar y premiar a los vehículos más respetuosos con el medio ambiente, dando forma a un enfoque más ecológico y saludable en el panorama vehicular.

La ZBE encuentra su sentido en las normativas existentes tanto a nivel nacional como autonómico.

En primer lugar, a nivel estatal, la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, promulgada el 22 de diciembre de 2020 y publicada en el Boletín Oficial del Estado (BOE) el 23 de diciembre de 2020, establece las bases para la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y la mejora de la calidad del aire en el país.

En el ámbito autonómico, la Junta de Castilla-La Mancha ha promovido legislación específica, como la Ley de Evaluación Ambiental Estratégica, aprobada el 27 de julio de 2009, y la Ley de Protección Ambiental, promulgada el 27 de diciembre de 2010. Estas leyes respaldan la creación y gestión de zonas de bajas emisiones todas las ciudades de la región, otorgando el marco jurídico necesario para implementar medidas que limiten el tráfico de vehículos altamente contaminantes en determinadas áreas urbanas, contribuyendo así a la protección del medio ambiente y la salud pública en la ciudad.

4.2 Derechos y obligaciones

La implantación de una Zona de Bajas Emisiones, implica una serie de derechos y obligaciones para los ciudadanos y las autoridades locales con el objetivo de mejorar la calidad del aire y reducir las emisiones de contaminantes. A continuación, se presenta un análisis y descripción ordenada de los principales derechos y obligaciones asociados a esta medida:

- Derechos:

- a. Derecho a un aire más limpio: Los ciudadanos tienen el derecho fundamental a respirar un aire más limpio y saludable, lo que contribuye a proteger la salud pública y el medio ambiente.
- b. Acceso a servicios de transporte público: La Zona de Bajas Emisiones suele ir acompañada de mejoras en el transporte público, lo que brinda a los ciudadanos acceso a alternativas de movilidad sostenible y eficiente.
- c. Derecho a la información: Los residentes y visitantes tienen derecho a recibir información clara y transparente sobre las restricciones y normativas de la zona, así como sobre cómo cumplir con ellas.
- d. Derecho a la participación: Los ciudadanos tienen el derecho de participar en el diseño y la revisión de las políticas relacionadas con la Zona de Bajas Emisiones, a través de mecanismos de consulta y diálogo público.

- Obligaciones





- a. Restricciones de circulación: Los propietarios de vehículos altamente contaminantes estarán obligados a limitar su uso en la zona o a utilizar tecnologías más limpias para cumplir con los estándares de emisiones establecidos.
- b. Pago de tasas o tarifas: Puede requerirse el pago de tasas o tarifas de acceso a la zona para los vehículos menos eficientes, lo que incentiva el uso de vehículos más limpios y contribuye a financiar las infraestructuras y medidas asociadas.
- c. Adaptación de vehículos: Los propietarios de vehículos altamente contaminantes pueden estar obligados a adaptar sus vehículos para cumplir con las normativas de emisiones, como la instalación de filtros o la conversión a combustibles más limpios.
- d. Cumplimiento de horarios y restricciones: Los conductores deben respetar los horarios y restricciones de circulación establecidos, lo que incluirá la prohibición de circular en ciertas horas del día o días de la semana.
- e. Concienciación y educación: Los ciudadanos tienen la obligación de informarse y educarse sobre las normativas de la Zona de Bajas Emisiones, así como de adoptar prácticas de movilidad más sostenibles y amigables con el medio ambiente.

Con la Zona de Bajas Emisiones se busca equilibrar los derechos de los ciudadanos para disponer un aire más limpio y orientar la ciudad a una movilidad sostenible con las obligaciones necesarias para alcanzar estos objetivos, promoviendo un cambio hacia un transporte más ecológico y saludable en beneficio de la comunidad y el medio ambiente.

4.3 Competencia y potestades administrativas

La creación de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) en una ciudad como Cuenca, implica un conjunto de competencias y potestades administrativas para el Ayuntamiento y las entidades locales, especialmente en el ámbito sancionador. A continuación, se analizan estas competencias y potestades:

- **Competencias en la creación y gestión de la ZBE:** El Ayuntamiento de Cuenca, como entidad local, posee la competencia para establecer y gestionar una ZBE en su territorio, en virtud de la autonomía local y el principio de descentralización administrativa. Esto incluye la facultad de definir los límites geográficos de la ZBE, los horarios de funcionamiento, las restricciones de acceso, y las medidas concretas para reducir las emisiones contaminantes.
- **Potestades normativas:** El Ayuntamiento puede emitir ordenanzas municipales y regulaciones específicas para implementar y hacer cumplir las normativas de la ZBE. Esto puede incluir la definición de categorías de vehículos permitidos, la fijación de tarifas o tasas para el acceso a la zona, y la imposición de restricciones específicas para reducir las emisiones.



- **Potestades sancionadoras:** El Ayuntamiento y las entidades locales cuentan con la potestad sancionadora para hacer cumplir las normativas de la ZBE. Esto implica la capacidad de imponer multas y sanciones a los conductores y propietarios de vehículos que incumplan las restricciones de la ZBE, como circular con vehículos altamente contaminantes en horarios no permitidos. Las sanciones pueden variar en gravedad y pueden incluir multas económicas, inmovilización de vehículos o la retirada de distintivos ambientales.
- **Promoción y divulgación:** El Ayuntamiento también tiene la responsabilidad de promover y divulgar información sobre la ZBE, sus objetivos y restricciones, así como proporcionar asesoramiento a los ciudadanos y conductores para facilitar su cumplimiento. Esto puede incluir campañas de concienciación, la instalación de señalización adecuada y la difusión de información a través de medios locales.
- **Coordinación con otras entidades:** El Ayuntamiento debe coordinarse con otras autoridades, como la Dirección General de Tráfico y la Policía Local, para garantizar la aplicación efectiva de las normativas de la ZBE. Esto implica la colaboración en la vigilancia y control del tráfico, así como el intercambio de información sobre infracciones y sanciones.

En resumen, la creación y gestión de la Zona de Bajas Emisiones otorga al Ayuntamiento y las entidades locales una serie de competencias y potestades administrativas que les permiten regular el acceso de vehículos, imponer sanciones por incumplimiento y promover un entorno más saludable y sostenible en la ciudad.

5. CUMPLIMIENTO DE OBJETIVOS DE CALIDAD ACÚSTICA

5.1 Estaciones de medición de ruido ambiental

Los diferentes sensores de medición de ruido ambiental en el interior de la ZBE están ubicados en las siguientes localizaciones (Se incluye mapa de ubicación en los planos):

Ubicación sensores actuales
Plaza de España
Plaza de la Hispanidad
Calle Aguirre

Se propone la ubicación de cuatro sensores más, ubicados en las siguientes zonas.



Ubicación sensores nuevos
C/Doctor Fleming
C/Calderón de la Barca
C/Fray Luis de León
C/De los Tintes

5.2 Naturaleza y evaluación de la contaminación acústica

Indicadores de ruido ambiental observados durante los años anteriores (antes de la implementación ZBE).

No se disponen de estos datos en los sensores de ruido del Ayuntamiento de Cuenca, únicamente de los decibelios.

5.3 Información sobre las fuentes de ruido en la zona

No se disponen de estos datos en los sensores de ruido del Ayuntamiento de Cuenca, únicamente de los decibelios.

5.4 Objetivos cuantificables

En el contexto de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), se requiere la inclusión de parámetros relacionados con la calidad sonora que apliquen a las áreas donde estas se ubiquen. Esto se llevará a cabo de acuerdo con las pautas de zonificación acústica establecidas por la autoridad competente, tal como se estipula en los artículos 5, 13 y 14 del Real Decreto 1367/2007, del 19 de octubre. Dicho Real Decreto, que desarrolla la Ley 37/2003 del Ruido del 17 de noviembre, aborda aspectos fundamentales relativos a la zonificación acústica, la definición de objetivos de calidad y las emisiones sonoras. Las ZBE desempeñarán un papel activo en la búsqueda de una mejora de la calidad acústica, ya sea ajustándose a los estándares establecidos o preservándolos, en caso de que ya se cumplan.

Con el fin de cumplir con los objetivos de calidad acústica, las autoridades locales contarán con diversas herramientas contempladas en las normativas relacionadas con la contaminación sonora. Esto incluye la posibilidad de implementar Zonas de Protección Acústica Especial, junto con sus respectivos Planes Zonales específicos, así como la creación de Zonas de Situación Acústica Especial, conforme a lo estipulado en los artículos 25 y 26 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, referente al Ruido.



De igual manera, se considerarán y se incluirán dentro del marco de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) aquellas áreas de tranquilidad, tanto en zonas urbanas densamente pobladas como en espacios abiertos, que las autoridades locales hayan designado previamente.

Dentro de estas áreas de serenidad, se establecerán objetivos de calidad acústica más rigurosos en comparación con los aplicados en otras zonas acústicas delimitadas dentro de las ZBE. Esto se ajusta a las pautas establecidas en el artículo 14.4 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre. Además, las ZBE tienen la facultad de ampliar las áreas de tranquilidad con el propósito de preservar y mantener una calidad acústica óptima en lugares donde los niveles de contaminación sonora ya sean bajos.

5.5 Medidas de contribución al cumplimiento de los objetivos de calidad acústica

La supervisión de la calidad acústica se llevará a cabo mediante la medición de los niveles de sonido y el seguimiento de los indicadores establecidos en la normativa de ruido, en particular el LAeq,T para diferentes intervalos de tiempo (Ld, Le y Ln), tal como se define en el artículo 3 y el Anexo I del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, que desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, sobre el Ruido, en relación con la zonificación acústica, los objetivos de calidad y las emisiones acústicas. Para ello se emplearán las estaciones de medición de ruido recogidas en el apartado 14.1.

Medidas Propuestas:

- **Implementación de Zonas de Protección Acústica Especial (ZPAE):** Establecer ZPAEs en áreas sensibles y de alta densidad poblacional para reducir la exposición al ruido ambiental.
- **Planificación de la Infraestructura de Transporte:** Redefinir el diseño de rutas y accesos, priorizando calles de bajo tráfico para reducir la concentración de emisiones sonoras.
- **Promoción del Transporte Público y Sostenible:** Fomentar el uso del transporte público y modalidades de movilidad sostenible mediante incentivos y mejoras en la infraestructura de transporte. (Plazo: 5 años)
- **Control y Monitorización del Tráfico:** Implementar sistemas de control de velocidad y - sistemas de vigilancia de tráfico para reducir la velocidad y las emisiones sonoras.
- **Rehabilitación Acústica de Edificios:** Promover la insonorización de edificios cercanos a zonas ruidosas para minimizar la exposición al ruido.

Estimación de la Mejora de la Calidad Acústica:

Se espera lograr una mejora significativa en la calidad acústica en la ciudad, con una reducción estimada de aproximadamente 10 a 15 decibelios (dBA) en áreas clave de alta densidad poblacional y ruido ambiental.





6. CONCLUSIÓN

Las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) son áreas geográficas donde se aplican restricciones a la circulación de vehículos más contaminantes con el objetivo de mejorar la calidad del aire y reducir la contaminación ambiental. Si se implementan de manera efectiva y se acompañan de medidas complementarias, pueden tener varios impactos positivos, incluyendo el aspecto económico de la competencia y el mercado.

Algunos de los impactos económicos positivos de las ZBE incluyen:

1. Estímulo a la movilidad sostenible: las ZBE promueven el uso de vehículos más limpios y eficientes, lo que puede impulsar la demanda y la industria de vehículos más ecológicos, lo que a su vez puede generar empleos en este sector.
2. Revitalización del entorno urbano: la restricción de entrada de vehículos más contaminantes puede llevar a una mejora en la calidad del aire y, en consecuencia, a un entorno urbano más atractivo, lo que puede atraer a más residentes, visitantes y empresas, con el consiguiente impacto positivo en la economía local.
3. Fomento del transporte público y la movilidad activa: las ZBE van acompañadas de mejoras en el transporte público y la infraestructura para peatones y ciclistas, lo que aumenta la accesibilidad y reduce la congestión del tráfico, y su vez puede facilitar el acceso a negocios locales y aumentarla actividad económica.
4. Desarrollo de tecnologías limpias: la implementación de ZBE puede fomentar la inversión en tecnologías limpias y soluciones de movilidad sostenible, lo que puede impulsar la innovación y la competitividad en el mercado.

Las ZBE de Cuenca tendrán un impacto positivo en el aspecto económico de la competencia y el mercado ya que revitalizarán el entorno urbano del municipio, no solo por la restricción de entrada de los vehículos más contaminantes, sino también por las medidas que deben ser complementarias propuestas como la peatonalización de la zona centro.

Determinados estudios han demostrado que las ZBE tienen efectos positivos sobre el comercio y la vivienda, revalorizando las casas y aumentando la calidad de vida de los residentes, que junto a las mejoras de movilidad de los peatones hacen que se haya potenciado el comercio y las actividades de servicios en las zonas.

Se espera que las ZBE de Cuenca fomente el comercio de proximidad y las actividades de servicios reduciendo el número de locales vacíos y mejorando la calidad de vida de los residentes.

El aumento del espacio público disponible para los peatones, que harán más vida en las zonas de estancia común, provocará además un incremento del turismo en la zona, sobre todo en la zona centro y el entorno monumental.





EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CUENCA
ÁREA DE URBANISMO, MANTENIMIENTO Y MOVILIDAD



Las restricciones impuestas en la zona peatonal harán que los comercios del interior de esta ZBE tengan que adaptarse y tramitar solicitudes de acceso telemáticamente, lo que puede suponer una pequeña pérdida de productividad de las empresas al inicio de la puesta en servicio. Este impacto será bajo ya que se espera que, una vez familiarizados con el sistema, la interacción con la plataforma de gestión de la ZBE no suponga una pérdida de productividad.

Por otro lado, la ZBE impactará positivamente en los indicadores económicos relacionados con la movilidad, como son las ventas y uso de vehículos eléctricos y, consecuentemente, la implantación de cargadores. Estas tendencias vienen marcadas por Europa, por lo que la ZBE tan solo acelerará este efecto. La reducción del número de vehículos en el municipio también hará que varíe la demanda de aparcamiento y se redistribuyan las plazas, aumentando la preferencia a los residentes de la ZBE.

Consecuencias del establecimiento de las ZBE para los grupos sociales de mayor vulnerabilidad.

No resulta fácil estimar los efectos de las ZBE para los grupos sociales de mayor vulnerabilidad, ya que este impacto es difícil de determinar y puede variar de una ciudad a otra. El calendario de implantación y la no afectación a determinados vehículos, confirma los resultados del Estudio de Viabilidad de la Zona de Aire Limpio de Southampton, que se asume que la mayoría de las personas que tengan actualmente un vehículo afectado por las restricciones de las ZBE, elegirán cambiar de coche a uno de mejor categoría ambiental, algo que se hubiera producido igualmente, solo que en un mayor periodo de tiempo.

En las ZBE Cuenca los vehículos de los residentes y determinados usuarios no tendrán ningún tipo de restricción, por lo que existe margen suficiente para que la renovación de vehículos ocurra sin perjudicar a los titulares de vehículos que entran asiduamente en las áreas que conformarán la ZBE.

Además, puesto que las ZBE se encuentra en el centro del municipio, donde existe gran cobertura de transporte público y es suficientemente accesible a pie o en bicicleta, muchas personas puedan mantener sus vehículos privados y optar por realizar viajes al interior de las ZBE en modos de transporte sostenibles.

Análisis de impacto social, de género y de discapacidad y, con especial énfasis en los grupos sociales de mayor vulnerabilidad, tanto desde la perspectiva de beneficios para la salud como de limitación individual de la movilidad, incluyendo las campañas previstas para su publicidad.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CUENCA
ÁREA DE URBANISMO, MANTENIMIENTO Y MOVILIDAD



No se prevé ningún impacto negativo por cuestiones sociales ni de género, por lo que respecta a las personas con movilidad reducida, está previsto el permitir el acceso a zonas limitadas por simple registro. Dada la previsión de reducción en los niveles de contaminación ambiental y acústica y la creación de nuevos espacios peatonales se mejorará la salud de todos los grupos.

Plan de comunicación, participación y sensibilización, estableciendo un diálogo con la ciudadanía, agentes económicos y otros actores de la movilidad, para incorporarlos al proceso.

Se dará comunicación a la ciudadanía por diferentes medios: web municipal, pantallas de información variable, mupis publicitarios y medios de comunicación generales.

Se confeccionarán dípticos explicativos antes de la entrada en funcionamiento, que estarán a disposición en las oficinas del Ayuntamiento. También se enviarán en formato digital en las comunicaciones telemáticas que se realicen.

La participación está garantizada con la elaboración de la Ordenanza, ya que tendrá un periodo de exposición pública, si bien de forma previa a la elaboración de este texto se han mantenido reuniones con los principales colectivos afectados.