



AYUNTAMIENTO DE ALICANTE

## ORDENANZA REGULADORA DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES DE ALICANTE

<b>APROBACIÓN:</b>	<b>Texto definitivo aprobado por el Pleno de 30 de diciembre de 2024</b>
<b>PUBLICACIÓN:</b>	<b>BOP: nº 5, de 9 de enero de 2025</b>

### **Exposición de motivos**

En este momento está totalmente reconocido que la gestión eficaz de las ciudades es una condición fundamental para el desarrollo y conservación de nuestro planeta. Según datos de Naciones Unidas, en el año 2050 más del 80 por 100 de la población mundial vivirá en entornos urbanos.

La movilidad urbana es clave para avanzar hacia una ciudad inclusiva, segura, resiliente y sostenible. En definitiva, una ciudad amable que cuide a sus habitantes y a sus visitantes.

El Acuerdo de París y la Estrategia Europea a Favor de una Movilidad de Bajas Emisiones aconsejan fomentar un cambio modal hacia los desplazamientos activos (en bicicleta o a pie), el transporte público y los planes de movilidad compartida a fin de reducir los atascos y la contaminación en nuestras calles. Estos objetivos requieren de un conjunto de acciones y un marco normativo adecuado que permita regular los nuevos equilibrios necesarios en el espacio público.

En el fondo se trata de dar cabida a nuevas soluciones digitales de movilidad, crear un nuevo marco regulador para la movilidad urbana de menores emisiones, promover la multimodalidad y la movilidad en el transporte y reducir el impacto sobre la salud de la contaminación causada por el tráfico urbano.

Este Acuerdo de París del 2015 establece, en su artículo 2, el compromiso de mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de 2 °C con respecto a los niveles preindustriales, y proseguir los esfuerzos por limitar este aumento de la temperatura a 1,5 °C con respecto a los niveles preindustriales.

Asimismo, en el artículo 7 del citado acuerdo, se establece un 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 este mismo artículo se reconoce que la adaptación es un reto mundial que incumbe a todo el mundo, con dimensiones locales, nacionales e internacionales, y lo que es más importante: que un incremento de los niveles de mitigación puede reducir la necesidad de esfuerzos adicionales de adaptación.

Son muchas y variadas las fórmulas que contribuyen a dicho objetivo. Cada ciudad debe ser consciente de sus circunstancias y así adoptar aquellas medidas que mejor se adapten a las mismas. El establecimiento y delimitación de las Zonas de Bajas Emisiones (en adelante ZBE), tal como contempla el Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC) 2021-2030 que, en su primer Programa de Trabajo (2021-2025), incorpora diversas medidas orientadas a promover intervenciones urbanas de carácter adaptativo vinculadas al desarrollo de la ZBE.

Si bien Alicante no presenta actualmente los preocupantes niveles de contaminación atmosférica de otras ciudades importantes de España, hay que señalar que la contaminación derivada de los vehículos a motor en las ciudades presenta una tendencia creciente que afecta a todas las poblaciones de mediano y gran tamaño sin excepción, lo cual no solo representa un riesgo para el medio ambiente sino para la salud humana. Según los últimos datos facilitados por la Organización Mundial de la Salud (OMS), nueve de cada diez personas respiran aire altamente contaminado, señalando 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, entre ellas el asma.

De hecho, la Agencia Europea de Medio Ambiente estima unas 33.200 muertes prematuras en España al año a causa de la mala calidad del aire, siendo el actual modelo de movilidad y transporte una de las causas. El Sector transporte por carretera genera el 26,9% de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero de España, y es responsable del 6,7% de las emisiones de

partículas finas PM<sub>2,5</sub> (el 7,3%, si se considera el total de partículas en suspensión, TSP), y del 30,6% del total de emisiones de NO<sub>x</sub> a la atmósfera.

Por otro lado, también la Agencia Europea del Medio Ambiente establece que los efectos de la exposición a la contaminación del aire o al ruido afectan especialmente a la población más vulnerable por razón de su estatus socioeconómico, su nivel de ingresos, situación de empleo o nivel educativo. Así, las personas de edad avanzada, los menores, las personas con problemas de salud y las personas de bajo poder adquisitivo, son más vulnerables a la mala calidad del aire y el ruido, que la población en general y, además son los que tienen menos oportunidades de modificar sus condiciones de vida o lugar de residencia, lo que también determina una mayor exposición a estas emisiones. Por tanto, queda patente la necesidad de las políticas encaminadas a la mejora de la calidad del aire y la reducción del ruido en las ciudades.

El establecimiento de la ZBE es también una oportunidad de reordenación de la movilidad en el municipio y junto a otras medidas (potenciación del transporte público, ampliación de espacios peatonales, potenciación de la movilidad ciclista, etc.), puede ser una oportunidad para replantear el esquema de movilidad en su conjunto, mejorando no sólo el medio ambiente y la salud, sino también la vida de los ciudadanos.

También supone una oportunidad de reafirmar principios y valores como la defensa de la libertad y el derecho del individuo de elegir su propia movilidad, derecho y libertad solo ejercitable si se cumplen las opciones de elección real.

El texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto 6/2015, de 30 de octubre, otorga a los municipios la competencia de ordenar, e incluso, restringir la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales o de salud pública.

Estas medidas de ordenación del tráfico urbano no se pueden aplicar de manera indiscriminada y requiere de una planificación y estudios que demuestren su necesidad, con el objetivo final de protección del medio ambiente.

Por todo ello, se hace necesario virar hacia una movilidad sostenible en la que la ZBE juegan un papel esencial.

El Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC), en relación con los gases efecto invernadero (GEI) y el Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica (PNCCA), en relación con los contaminantes

atmosféricos, son los instrumentos clave de planificación nacional y que fijan los objetivos a conseguir, para dar respuesta a los compromisos suscritos por el Reino de España, de reducción de emisiones tanto de los gases de efecto invernadero como de los contaminantes atmosféricos.

En este sentido, el establecimiento de la ZBE contribuirá al cumplimiento de los objetivos que el PNIEC y PNCCA han establecido.

Los principales instrumentos jurídicos de actuación que harán posible la consecución de los objetivos previstos, serán la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética y la futura Ley de Movilidad Sostenible.

La publicación de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, en su artículo 14.3 establece la **obligación** de que los municipios de más de 50.000 habitantes y 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 calidad del aire, tengan **Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)** que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad y que incluyan, entre otras medidas el establecimiento de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), antes de 2023.

El Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones dispone en su artículo 2, que **la ZBE serán delimitadas y reguladas por las entidades locales en su correspondiente normativa**. Pero esta regulación normativa debe ir acompañada de un proyecto técnico o de planificación que debe establecer las indicadas ZBE.

Las Zonas de Bajas Emisiones contribuirán, así mismo, a mejorar la calidad del medio ambiente sonoro, pudiendo incluir unos objetivos más ambiciosos a los planteados para el municipio en su conjunto.

## **Preámbulo**

El artículo 45 de la Constitución española (en adelante CE) dispone, en el apartado 1: "Todos tienen el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo". Y, en el apartado 2: "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".

Y, por su parte, el artículo 43.1 de la CE reconoce el derecho a la protección de la salud.

En el ámbito europeo, la normativa en vigor sobre calidad del aire, 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, cadmio, mercurio, 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 Públicas, 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.

También y de manera concreta el artículo 7 del 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, 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.

La 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.

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.

En el ámbito autonómico, La Comunidad Valenciana asumió, a través del artículo 50 de su Estatuto de Autonomía, la competencia para el desarrollo legislativo y ejecución en materia de protección del medio ambiente y normas adicionales de protección, en el marco de la legislación básica del Estado y en los términos que la misma establezca, pudiendo esta ser desarrollada en por sus entidades locales en el ámbito municipal. Siguiendo esta línea, se aprobó la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana, por la que establece en su artículo 2 como principios generales, que las administraciones públicas orientarán el crecimiento de la movilidad entre otros objetivos, a los de La salud y la calidad del entorno y del medio ambiente, con la consiguiente disminución de los niveles de ruido y emisiones atmosféricas, especialmente las que puedan afectar de manera directa a la salud y el bienestar de las personas. La disminución de los consumos energéticos específicos, potenciando la utilización de los modos de transporte en tal sentido, más eficientes, y promoviendo la progresiva utilización de fuentes renovables. La participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas y de las mercancías, y a la promoción del transporte público para todas las personas y de la intermodalidad, entre otros.

A todo este marco jurídico hay que añadir que el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Alicante, aprobado en Junta de Gobierno Local el 16 de diciembre 2013, contempla dentro de las medidas de aplicación encaminadas a un uso responsable del vehículo privado y gestión del tráfico para un mayor control de las emisiones de gases de efecto invernadero y en la calidad de vida en general de la ciudad.

La ciudad de Alicante dispone desde el año 2011 de una zona con limitación de accesos en el interior del perímetro comprendido por el Casco Antiguo, entre la Rambla de Méndez Núñez, la avda. De Jaime II, la ladera del castillo y las calles Jorge Juan-Altamira con una superficie de más de diez hectáreas, en la que se limita la entrada de vehículos, mediante controles de acceso, a vecinos, comerciantes o vehículos autorizados, de manera que se utilice este espacio como "zona residencial" con prioridad al peatón respecto al vehículo.

No obstante a lo anterior, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) se encuentra en estos momentos en fase de modificación y contendrá un capítulo específico destinado a la ZBE, todo ello, en plena coordinación y coherencia con el Proyecto de ZBE en ejecución; y la presente Ordenanza, es el instrumento jurídico para la aprobación y gestión de la Zona de Bajas Emisiones de Alicante, dando así cumplimiento a los objetivos de reducción de emisiones contaminantes producidas por la movilidad y el tráfico.

Por todo ello, se concluye que el establecimiento de la ZBE es una obligación legal, desarrollada reglamentariamente y deberá ser regulada por los Ayuntamientos por medio de ordenanza municipal, dando cumplimiento al principio de seguridad jurídica al ajustarse y desarrollar en el ámbito de las competencias municipales la normativa comunitaria, estatal y autonómica, ofreciendo un marco normativo preciso, amplio, estable y al mismo tiempo flexible para ofrecer solución a los desafíos presentes y futuros de la movilidad urbana sostenible.

La presente Ordenanza también cumple el principio de proporcionalidad en la medida en que solo recoge aquellas cargas estrictamente necesarias y el principio de eficiencia al evitar cargas accesorias o innecesarias a los ciudadanos, intentando simplificar y racionalizar la gestión administrativa.

En la elaboración de esta norma se han seguido los trámites de consulta pública previa, audiencia e información pública para asegurar la transparencia y participación de la ciudadanía en general y de los colectivos especialmente afectados en particular, siendo su texto el resultado de una intensa participación ciudadana.

Esta Ordenanza, que establece la ZBE (anillos I Casco Antiguo, II Centro Tradicional y III Gran Vía) del municipio de Alicante, regula su objeto, finalidad, ámbito de aplicación, competencia y medidas de implementación.

### **Artículo 1.- Objeto.**

Esta Ordenanza municipal establece la creación y gestión de la zona de bajas emisiones determinada en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, dentro del municipio de Alicante, así como en diversa normativa, citada en su mayoría en párrafos precedentes.

Se entiende por ZBE: 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.

Esta ZBE, se orienta más bien al fomento de la movilidad sostenible, la desincentivación de las alternativas más contaminantes y la educación ciudadana para generar hábitos más saludables. Las actuaciones en la ZBE se deben además conjugar con mejoras del espacio público para peatones y ciclistas e incrementar la masa verde y arbórea, ya que ésta contribuye de manera muy eficaz a mejorar el espacio público y reducir la temperatura ambiente. Esta ordenanza tiene por tanto también la finalidad de fomentar hábitos de movilidad más sostenible planteando soluciones que coadyuven en una mejora del espacio público, haciendo la ciudad más atractiva para peatones y ciclistas, que han de ser los protagonistas de la movilidad urbana del futuro.

### **Artículo 2.- Ámbito de aplicación.**

1. El ámbito territorial de aplicación de esta Ordenanza abarca la ZBE que se establece dentro del territorio del municipio de Alicante, con la configuración establecida en los planos del Anexo 1.
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; dichas excepciones se detallan posteriormente.

3. Las regulaciones establecidas en esta ordenanza se plantean como referencia para la determinación, mediante su estudio, monitorización y seguimiento de los resultados, de las actuaciones que permitan adecuar e implementar las medidas más eficaces, minimizando el impacto en la vida de los ciudadanos. Las regulaciones establecidas podrán ser objeto de modificación objetivamente motivada por los procedimientos legales previstos.

### **Artículo 3.- Competencia municipal para regular la ZBE.**

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 la ZBE mediante la aprobación de la presente Ordenanza viene atribuida por:

2.a) Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, cuyo artículo 14.3.a) **impone la obligación de establecer la ZBE a determinados municipios, entre los que se encuentran los Municipios de más de 50.000 habitantes, como es el caso del Municipio de Alicante.**

2.b) 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.

2.c) Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. El establecimiento de la ZBE requiere la elaboración de un proyecto técnico que contenga los requisitos mínimos previstos en dicho Real Decreto.

#### **Artículo 4.- Implantación de la ZBE y coherencia con los instrumentos de planificación.**

1. La implementación de la ZBE 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), y futuros planes municipales.

2. La ZBE tendrá una vigencia permanente y se establece un calendario de implantación por fases que permite la familiarización y adaptación graduales de la ciudadanía y sectores económicos a las características de la ZBE, antes de aplicar el régimen sancionador.

3. Con la entrada en vigor de la presente Ordenanza, se procederá a la implantación de la Zona de Bajas Emisiones con el ámbito territorial que figura en los planos del Anexo 1.

- A efectos de la adaptación gradual de la ciudadanía, se establecerá una moratoria en la aplicación de las restricciones. Durante el periodo de la moratoria se informará a los usuarios del Anillo I- Casco Antiguo, pudiendo remitir a los infractores de la Ordenanza un documento informativo de la infracción cometida, sin que lleve aparejada la sanción que le correspondería de no encontrarse en el período de moratoria.

- Transcurrido el periodo de moratoria, se aplicará el régimen sancionador previsto en los artículos 16 y 17 de esta Ordenanza en concordancia con el dispuesto en la Ordenanza de Circulación o Movilidad vigente en cada momento, con la imposición de sanción a los vehículos infractores.

#### **Artículo 5. Corresponsabilidad ciudadana.**

1. La responsabilidad de conservación y mejora de la calidad del aire corresponde tanto al Ayuntamiento de Alicante como a la ciudadanía en su conjunto.

2. El Ayuntamiento de Alicante tiene el deber de velar por la conservación y protección del ambiente atmosférico y también la obligación de hacer cumplir a la sociedad en su conjunto el correlativo deber de conservación y protección y de colaboración en las actuaciones dirigidas a reducir o eliminar las diferentes formas de contaminación, de conformidad con el Estatuto de autonomía de la Comunidad Valenciana y la legislación específica.

3. El Ayuntamiento de Alicante debe fomentar la concienciación y educación ambiental divulgando los contenidos de esta ordenanza y formando los ciudadanos, difundiendo sus valores y mejoras ambientales para la ciudad y la salud de sus ciudadanos, dado que del correcto cumplimiento por parte de toda la ciudadanía de las disposiciones que aquí se establecen depende la mayor parte de la consecución de los objetivos que se plantean en el articulado.

Es responsabilidad del Consistorio planificar estas estrategias educativas y formativas para toda la ciudadanía, con el fin de que se comprenda la necesidad de desarrollo de estas políticas y sus repercusiones favorables en la calidad de vida de las personas.

## **Artículo 6. Vigilancia y previsión de la contaminación atmosférica en Alicante.**

1. El Ayuntamiento de Alicante, en coordinación con la Dirección General de Medio Ambiente de la Generalitat (u órgano equivalente al que estén atribuidas las competencias en materia medioambiental), colabora como centro de análisis en la gestión de la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del aire de la Comunidad Valenciana en base al artículo 26 (Información a los ciudadanos) de la Directiva 2008/50/CE y al artículo 28 (información al público) del R.D 102/2011.

2. La Red de Vigilancia y Control monitoriza el estado de la calidad del aire, de forma continua, en varios puntos de la geografía municipal, para los parámetros PM2.5, PM10, O3, NO2, de acuerdo con la normativa mencionada en el apartado 1.

3. La información de la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del aire de la Comunidad Valenciana está disponible en la web de Calidad del Aire de la Consellería de Medio Ambiente así como en la del Ayuntamiento de Alicante.

4. El Ayuntamiento de Alicante ha instalado una red adicional de sensores de toma de muestras y vigilancia ambiental en el ámbito de la ZBE. Estos datos estarán disponibles en los formatos que se establezcan y serán accesibles a través del portal municipal.

5. Los niveles de referencia que determinan las situaciones de riesgo para la salud y las personas serán los que estén determinados en cada momento por la normativa europea, estatal o autonómica competente. Toda medida restrictiva adoptada habrá de fundarse, como mínimo, en dichos niveles de referencia.

## **Artículo 7.- Señalización de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE).**

1. La ZBE estará señalizada con suficiente antelación en los puntos de acceso y finalización de dicho espacio, utilizando la señalización prevista y autorizada por la Dirección General de Tráfico (DGT).
2. La señal de tráfico indicativa de prohibido acceder a la ZBE, expondrá, cuando sea necesario, los tipos de vehículos que quedan excepcionados de dicha prohibición y que, en consecuencia pueden acceder a la misma o, en su caso, los tipos de vehículos a los que, expresamente, se prohíba el acceso.

## **Artículo 8.- Vehículos autorizados para acceder al Anillo I Casco Antiguo de la ZBE.**

1. Podrán acceder al Anillo I, circular y estacionar en su interior, los vehículos determinados en **el apartado 1 del Anexo 2** de esta Ordenanza. Dichos vehículos dispondrán de estos permisos de forma automática, sin necesidad de tramitar autorización municipal registral.
2. Además, estará permitido mediante autorización municipal registral limitada, el acceso al Anillo I, la circulación y el estacionamiento en su interior, a los vehículos incluidos en el **apartado 2 del Anexo 2** de esta Ordenanza, siempre que estén inscritos en el Registro Municipal de vehículos autorizados en la ZBE del Anillo I que posteriormente se regula.
3. Las autorizaciones de las que se benefician los vehículos inscritos en el mencionado Registro lo serán con carácter temporal.

## **Artículo 9.- Medidas de Intervención.**

1. En el Anillo I del municipio se prohíbe el acceso, la circulación y el estacionamiento de los vehículos **no incluidos en el apartado 1 del Anexo 2** de esta Ordenanza.
2. Con carácter excepcional y por razones de interés general, puede autorizarse el acceso, circulación y estacionamiento en el interior del Anillo I, a vehículos distintos de los anteriores, mediante resolución motivada de la Alcaldía o de la Concejalía con competencias delegadas en la materia.

## **Artículo 10.- Medidas específicas de restricción de tráfico ante episodios de contaminación.**

La declaración de episodio de contaminación del aire por parte de la administración competente comporta la activación del protocolo de actuación municipal ante episodios de alta contaminación atmosférica y las medidas específicas de restricción establecidas en el Decreto de Alcaldía aprobado a tal efecto, o de la Concejalía con competencias delegadas en la materia, de conformidad con lo establecido en el art. 66 de la Ordenanza de Circulación de Peatones y Vehículos del Ayuntamiento de Alicante, aprobada definitivamente por Pleno de 29 de noviembre de 2011 (BOP nº 250, de 30 de diciembre de 2011).

De la misma manera, por motivos de salud pública y de calidad del aire, se regulará el tráfico de los vehículos que se establezcan como más contaminantes en su circulación en la ZBE del que se refiere el Anexo I., siguiendo los siguientes criterios:

- Restricción de manera temporal del acceso a zonas concretas y en horarios específicos para evitar densificar el tráfico en vías concretas y horarios específicos según informes previos de la Policía Local y/o informes municipales que indiquen que es necesario, refrendados por los sistemas técnicos desplegados por la presente ordenanza, y conforme a los niveles de referencia establecidos legalmente.
- Restricción de acceso de manera temporal, por fases, en las zonas de bajas emisiones definidas en el Anexo I a los vehículos más contaminantes durante los episodios de contaminación atmosférica en los que se superen los umbrales máximos en los indicadores de calidad del aire, es decir, en aplicación del protocolo de contaminación.

## **Artículo 11.- Registro Municipal de vehículos autorizados en la ZBE.**

1. El Ayuntamiento dispondrá y gestionará un registro de aquellos vehículos que, por su potencial grado contaminante, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente y sus futuras actualizaciones, quedan autorizados temporalmente a acceder y circular exclusivamente para estacionar en el Anillo I. Podrán inscribirse en este registro los vehículos relacionados en el apartado 2 del Anexo 2 de esta Ordenanza.

2. Las personas titulares de vehículos del apartado anterior que deseen beneficiarse de las autorizaciones temporales de acceso y circulación exclusivamente para estacionamiento, contempladas en esta Ordenanza, deben solicitar la inscripción de los vehículos en el Registro Municipal de vehículos autorizados en el Anillo I. 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.

3. Los vehículos relacionados en el apartado 2 del Anexo 2, inscritos en este registro estarán autorizados a acceder y circular para estacionar en el interior del Anillo I, dentro de los espacios temporales previstos en esta Ordenanza.

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.

### **Artículo 12.-Sistema de control de acceso a la ZBE y protección de datos.**

1. El control de acceso a las ZBE se realizará mediante un sistema automático y con la plataforma tecnológica que se designe por la autoridad municipal.

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 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 con sujeción a lo dispuesto en la normativa de protección de datos.

### **Artículo 13.- Estacionamiento en la ZBE.**

1. En el ámbito territorial del Anillo I casco Antiguo existirán zonas de estacionamiento para los residentes y zonas de estacionamiento regulado para vehículos de no residentes autorizados a estacionar dentro del Anillo I. No obstante, se hace constar que la Ordenanza reguladora de la ZBE, establece restricciones de acceso a la misma, pero la regulación del estacionamiento de los vehículos en su ámbito territorial se ha de establecer en la correspondiente Ordenanza, vigente en cada momento, que regule el aparcamiento controlado de vehículos.

2. El órgano municipal competente, por medio de señalización, podrá establecer plazas de aparcamiento para determinados colectivos y para actividades de carga y descarga y modos de transporte prioritarios dentro del Anillo I como ciclos, bicicletas, vehículos de movilidad personal y vehículos eléctricos.

3. El Ayuntamiento, en la regulación tarifaria de la Ordenanza Fiscal del Aparcamiento Regulado, podrá modular el precio/hora de estacionamiento en función del distintivo ambiental del vehículo, aplicando un menor coste para los

de cero emisiones. Así mismo, en las zonas de estacionamiento regulado podrá establecer tarifas diferentes para residentes y no residentes.

#### **Artículo 14.- Distribución Urbana de Mercancías (DUM) y zonas de carga y descarga en la 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 la vía pública, se entenderá la acción de trasladar mercancías o suministros desde un establecimiento a un vehículo estacionado o parado, o viceversa.

3. En la 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.

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, por un período de tiempo limitado, el estacionamiento o parada de vehículos destinados a la distribución de mercancías. Estas zonas reservadas estarán delimitadas de forma permanente o por periodos de días u horarios, mediante el empleo de la señalización fija establecida al efecto.

5. El control y uso de los espacios para operaciones DUM y en concreto, de carga y descarga, se regirán con el empleo de sistemas tecnológicos, que permitan conocer el tiempo de uso de cada reserva y controlar el cumplimiento de los tiempos máximos de estacionamiento en las zonas limitadas. En cuanto a su regulación, quedará a lo expuesto en la presente ordenanza, así como resto de ordenanzas municipales al respecto.

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 sólo 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, motos, bicicletas y vehículos de movilidad personal.

## **Artículo 15.- Atención a la ciudadanía en la gestión de la ZBE.**

Toda la información relativa a la gestión de la ZBE será publicada en la página web institucional del Ayuntamiento, habilitándose a la ciudadanía, los canales de comunicación de consulta y gestión de trámites relativos a la ZBE. Entre estos canales se habilitará, en su caso, el presencial, el telefónico y el telemático.

## **Artículo 16.- Régimen obligatorio de la ZBE municipal.**

Cuando los usuarios no respeten las condiciones de acceso, circulación y estacionamiento en las zonas de bajas emisiones aquí establecidas, será de aplicación el régimen sancionador previsto en el artículo 17.

El Régimen obligatorio de la zona de bajas emisiones que se establece en el municipio se fundamenta en las condiciones de acceso, circulación y estacionamiento en el Anillo I, por determinación de la autoridad municipal en el ejercicio pleno de sus competencias, es de plena aplicación, logre o no, alcanzar los objetivos perseguidos, relativos a la calidad de aire, impulso del cambio modal y eficiencia energética, ruido o cualquier otro, que se establezcan en el proyecto de ZBE.

Los códigos de aplicación serán:

- LSV: 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.
- CIR: Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.
- OMT: Ordenanza Municipal de Tráfico, Circulación de vehículos y peatones (BOP de 29 de noviembre de 2011).
- SOA: Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004 de 29 octubre (BOE n.º 26, de 5 noviembre).
- VEH: Real Decreto 2822/1988, de 23 de diciembre,, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.

## **Artículo 17.- Régimen Sancionador.**

1. El incumplimiento de las normas de circulación y tránsito de vehículos contemplados en esta Ordenanza será sancionado conforme a las conductas tipificadas y las sanciones previstas para las mismas en la Ordenanza de Circulación de Peatones y Vehículos del Ayuntamiento de Alicante, aprobada definitivamente por Pleno de 29 de noviembre de 2011 (BOP nº 250, de 30 de

diciembre de 2011), en sus artículos 67 a 75, ambos inclusive, y que quedan aquí por reproducidos e incorporados.

2.- En todo caso, tendrá la consideración de infracción grave el hecho de no respetar las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento que hayan sido establecidas en Anillo I, por parte de los vehículos no contemplados en los apartados 1 y 2 del Anexo 2 de la Ordenanza o que, estándolo, carezcan de la autorización necesaria. Estas infracciones tipificadas en esta Ordenanza, con causa en el Anillo I, se sancionarán con multa de hasta 200,00 euros.

3. Las sanciones establecidas en el apartado anterior podrán incrementarse en un 30 % en caso de reincidencia de la persona responsable. Se entiende que hay reincidencia cuando se ha cometido, en el plazo de un año, más de una infracción de la misma naturaleza, cuando así se haya declarado por resolución firme.

### **Disposición final primera.**

En todo lo no expresamente previsto en esta Ordenanza, es de completa y supletoria aplicación la normativa municipal prevista en la Ordenanza de Circulación de Peatones y Vehículos del Ayuntamiento de Alicante, aprobada definitivamente por Pleno de 29 de noviembre de 2011 (BOP n: 250, de 30 de diciembre de 2011). La aplicación de la Ordenanza de Circulación alcanza a la definición objeto e interpretación de las normas relativas a circulación contenidas en la presente Ordenanza, incluido, como se ha hecho constar en el art. 17, el Régimen Sancionador aplicable.

Igualmente, y en estos mismos términos y alcance, respecto a lo previsto en la Ordenanza Reguladora de Estacionamientos, Reservas de Espacios en Vías Públicas, y Bono Taxis, para personas con Discapacidad y movilidad reducida.

### **Disposición final segunda.**

1. Por acuerdo de Junta de Gobierno Local, en aquellos supuestos de emergencia, y por razones justificadas de necesidad y urgencia, se podrán dictar instrucciones para adaptar las Zonas de Bajas Emisiones, incluidas sus ampliaciones, a la realidad del momento a y a las necesidades concretas que de la aplicación de la misma surjan. De estas instrucciones el alcalde dará inmediata cuenta al Pleno, conforme a lo previsto en el art. 66 de la Ordenanza municipal de Circulación antes citada.

2. Cualquier otra modificación del ámbito territorial o régimen de obligaciones y sanciones de la ZBE, sin perjuicio de la aplicación, si procede, del artículo

133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas, el procedimiento de modificación de los anexos debe ser objeto de aprobación inicial, de información pública por un periodo mínimo de treinta días, de aprobación definitiva y de publicación en el Boletín Oficial de la Provincia de Alicante, de acuerdo con el artículo 16 de la Ley estatal 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información ambiental, de participación pública, con respecto a la participación del público en la elaboración de disposiciones de carácter general relacionados con el medio ambiente. Si durante el periodo de información pública, no se formulan alegaciones ni sugerencias, el acuerdo de aprobación inicial se volverá automáticamente definitivo.

3. Una vez aprobado definitivamente el decreto de Alcaldía, se informará de forma inmediata al Pleno.

### **Disposición final tercera**

El texto íntegro de la Ordenanza se publicará en el Boletín Oficial de la Provincia y entrará en vigor transcurrido el plazo previsto en el artículo 65.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local; permanecerá en vigor hasta su modificación, procediéndose en todo caso a su revisión, cuando derive necesario a consecuencia de la preceptiva modificación del Proyecto de ZBE, en los plazos establecidos por el artículo 10.4 y Disposición Transitoria Única del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las Zonas de Bajas Emisiones; así como cuando la normativa europea, nacional, regional o local reguladora de la materia lo prevean.

<b>APROBACIÓN:</b>	<b>Texto definitivo aprobado por el Pleno de 30 de diciembre de 2024</b>
<b>PUBLICACIÓN:</b>	<b>BOP: nº 5, de 9 de enero de 2025</b>

# **ANEXO I**

## **ÁMBITO TERRITORIAL DE LA ZBE**

- 1. ANILLOS I Y II - CASCO ANTIGUO Y CENTRO TRADICIONAL**

## 2. ANILLO III - GRAN VÍA



## **ANEXO II.**

### **1. *VEHÍCULOS DE LIBRE ACCESO Y CIRCULACIÓN DENTRO DE LA ZBE DEL ANILLO I DEL CASCO ANTIGUO, SIN NECESIDAD DE AUTORIZACIÓN MUNICIPAL REGISTRAL.***

➤ **Vehículos cuyos titulares estén empadronados, sean residentes o propietarios de viviendas o garajes en la ZBE.**

Todos los Vehículos de personas empadronadas, residentes o propietarias de viviendas o garajes, con o sin distintivo ambiental de la DGT: podrán acceder a la ZBE correspondiente al anillo I del casco antiguo.

➤ **Vehículos de propietarios de plazas de garaje particular o vehículos de arrendatarios de plaza de garaje ubicado en la ZBE.**

Los vehículos de los propietarios de garajes particulares ubicados en la ZBE o los arrendatarios de plazas de garaje ubicados en el interior de la ZBE, tengan o no distintivo ambiental.

➤ **Vehículos turismos autorizados**

Todos aquellos vehículos ya autorizados, no industriales, con etiqueta ambiental del tipo B, C, ECO y CERO.

➤ **Motocicletas o Cuadriciclos.**

Las motocicletas o cuadriciclos ya autorizados con distintivo ambiental B, C, ECO y CERO.

➤ **Ciclos, bicicletas y vehículos de movilidad personal**

Todos ellos tendrán libre circulación dentro de la ZBE sin necesidad de autorización municipal.

➤ **Vehículos Históricos.**

Los vehículos declarados registralmente y clasificados como históricos por la normativa de la DGT estarán directamente autorizados.

➤ **Personas con Movilidad Reducida (PMR).**

El acceso a la ZBE de Alicante de las personas titulares de las tarjetas TED Tarjeta Especial de Estacionamiento para personas con Discapacidad y Movilidad Reducida, requerirá su alta previa en la plataforma de gestión de la ZBE, identificando tanto sus datos de tarjeta TED, como los del vehículo o vehículos específicos que la persona titular de la TED conduzca o emplee para

su transporte y en el que deberá exhibirse la TED en la forma reglamentaria. Estos vehículos podrán estar o no adaptados y disponer o no de distintivo ambiental.

El alta en la plataforma de gestión de la ZBE de los vehículos de las personas titulares de TED deberá ser efectuado por las personas titulares de TED, o sus representantes, informando la matrícula del vehículo que se empleará en su transporte, a través de la plataforma de gestión para tal uso, pudiendo registrar un máximo de dos vehículos diferentes.

➤ **Personal trabajador en el ámbito de la ZBE**

Todas las personas que tengan su centro de trabajo en el interior de la ZBE y tengan un vehículo con acceso al casco antiguo autorizado con distintivo ambiental B,C, ECO o CERO.

➤ **Comercios, Bares y Restaurantes**

Los vehículos con autorización previa, adscritos a actividades de comercios, bares y restaurantes ubicados en el interior de la ZBE, podrán acceder libremente si tienen distintivo ambiental B, C, ECO o CERO.

➤ **Vehículos Industriales de Servicios**

Vehículos pesados industriales con autorización previa que presten servicios, entreguen o recojan suministros industriales con MMA > 3.500 kg y ≤18.000 kg que tengan etiqueta ambiental B,C, ECO y CERO y pertenezcan a los siguientes grupos:

- Grupo 21: camión 3.500 < MMA <12.000 kg
- Grupo 22: camión MMA > 12.000 kg
- Grupo 25: furgón 3.500 < MMA <12.000 kg
- Grupo 26: furgón MMA > 12.000 kg

Vehículos industriales ligeros con autorización previa que tengan etiqueta B, C, ECO y CERO, que presten servicios, entreguen o recojan suministros industriales con MMA <3.500 kg y que pertenezcan a cualquiera de los siguientes grupos:

- Grupo 05: Motocarro
- Grupo 17: Pick-up
- Grupo 20: Camión MMA < 3.500 kg
- Grupo 24: Furgón o furgoneta MMA < 3.500 kg
- Grupo 30: Derivado de turismo
- Grupo 31. Vehículo mixto. Adaptable.

No obstante, dichas limitaciones deberán adaptarse al documento municipal que regule las limitaciones de acceso a determinadas vías públicas en función de las tarifas/PMA de los vehículos, que establece la Ordenanza Circulación de Peatones y Vehículos.

También están exentos los vehículos de mensajería y reparto del tipo motocicletas y triciclos con autorización previa, que tengan etiqueta ambiental B,C, ECO o CERO.

#### ➤ **Transporte de Viajeros.**

Los taxis que tengan etiqueta ambiental B,C, ECO o CERO están exentos de restricciones de acceso dentro de la ZBE.

Los vehículos de transporte con conductor (VTC) en disposición de etiqueta ambiental B, C, ECO o CERO.

Los autobuses/microbuses discrecionales en disposición de etiqueta ambiental B, C, ECO o CERO.

#### ➤ **Servicios de entrega de Medicamentos.**

Vehículos, con o sin distintivo ambiental, de empresas y profesionales que se dedican a la entrega de medicamentos a centros médicos y farmacias con MMA > 3.500 kg y ≤18.000 kg.

Vehículos, con o sin distintivo ambiental, para el transporte y distribución de medicamentos, de empresas y profesionales que reparten a centros médicos y farmacias con MMA < 3.500 kg.

No obstante, dichas limitaciones deberán adaptarse al documento municipal que regule las limitaciones de acceso a determinadas vías públicas en función de las tarifas/PMA de los vehículos, regulados en la Ordenanza Circulación de Peatones y Vehículos.

#### ➤ **Servicios Públicos**

En el caso de los servicios públicos esenciales tienen acceso libre los vehículos de las fuerzas y cuerpos de seguridad del estado, policía municipal y agentes de movilidad, vehículos de extinción de incendios, protección civil, grúa municipal, salvamento, ambulancias, y otros servicios de emergencias.

Por otro lado, estarán también exentos los vehículos de servicios públicos básicos: aquellos que prestan servicios como vehículos del servicio de

transporte público en autobús, limpieza, retirada de residuos, mantenimiento, conservación de la vía pública, zona verdes, instalaciones, patrimonio municipal y otros.

## **2. VEHÍCULOS DE LIBRE ACCESO Y CIRCULACIÓN DENTRO DE LA ZBE DEL ANILLO I DEL CASCO ANTIGUO, CON NECESIDAD DE OBTENER AUTORIZACIÓN MUNICIPAL REGISTRAL**

### **➤ Invitaciones proporcionadas por las personas empadronadas en la ZBE.**

La ciudadanía empadronada en el interior del anillo I la ZBE podrá solicitar acceso dentro de la misma para aquellas personas cuyos vehículos turismo no tengan distintivo ambiental.

Podrá solicitarse hasta un máximo de 10 permisos al mes.

Cada permiso tendrá una validez de un día completo.

Esta solicitud podrá hacerse por cualquiera de estas vías:

- Vía app de la ZBE
- Web municipal

Podrán realizarse con una antelación máxima de 3 meses o con una solicitud retroactiva máxima de 10 días.

### **➤ Vehículos turismo de Clientes de establecimientos hoteleros y Aparcamientos públicos en el interior de la ZBE**

Corresponderá a los clientes de hoteles y aparcamientos públicos que dispongan estacionamiento en su interior y para hoteles que dispongan de reserva para carga y descarga de viajeros.

Estos vehículos, con o sin distintivo ambiental, obtendrán autorización mediante acreditación del periodo correspondiente a la estancia en el hotel y aparcamiento.

Las autorizaciones podrán hacerse en el momento de la llegada del vehículo o con una solicitud retroactiva máxima de 5 días.

### ➤ **Personal trabajador en el ámbito de la ZBE**

Todas las personas que acrediten que su centro de trabajo se encuentra en el interior de la ZBE y tengan un vehículo sin distintivo, tendrán que solicitar permiso para acceder al interior de la misma y circular exclusivamente para estacionar.

Este permiso se otorgará por un tiempo limitado renovable con una periodicidad anual, sin perjuicio de que se comunique a la Administración la finalización del contrato laboral con la consecuente extinción de los permisos otorgados.

### ➤ **Comercios, Bares y Restaurantes**

Los vehículos adscritos a las actividades de comercio, bares y restaurantes ubicados en el interior de la ZBE, que no tengan distintivo ambiental, necesitarán solicitar el permiso para acceder al interior de la misma y circular exclusivamente para estacionar.

Este permiso se otorgará por un tiempo limitado renovable con una periodicidad anual, sin perjuicio de que se comunique a la Administración el cese de la actividad profesional, con la consecuente extinción de los permisos otorgados.

### ➤ **Centros Educativos**

Deberán solicitar un permiso de acceso a la ZBE los vehículos sin distintivo ambiental relacionados con el ámbito escolar o educativo que accedan a la ZBE para dejar o recoger alumnos de los ciclos de educación Infantil, Primaria y Secundaria, Bachillerato, Formación profesional y otros, en días lectivos desde una hora antes y hasta una hora posterior de acceso al centro educativo y desde una hora antes y una hora posterior al cierre del centro educativo, durante el periodo escolar, comprendido entre septiembre y junio, ambos incluidos. En este caso se podrán solicitar hasta 3 matrículas autorizadas por alumno.

### ➤ **Transporte de Viajeros**

Los autobuses/microbuses discrecionales que no posean distintivo ambiental, tendrán que solicitar permiso de acceso a la ZBE.

## ➤ **Proveedores de Servicios**

- Vehículos sin distintivo ambiental, de empresas proveedoras de luz, agua, gas, telecomunicaciones o cerrajerías que presten servicios de urgencia.
- Vehículos sin distintivo ambiental, que prestan servicios de mudanzas y eventos. Estos requerirán además el correspondiente permiso de Ocupación de Vía Pública por el servicio correspondiente de manera previa.

## ➤ **Servicios médicos**

El caso particular de vehículos destinados a servicios médicos a domicilio de profesionales sanitarios que no posean distintivo ambiental, deberán solicitar permiso para acceder, circular y estacionar dentro de la ZBE.

## ➤ **Carga y descarga de viajeros por cita médica**

Los vehículos sin etiqueta ambiental, que tengan que recoger o dejar a personas que acudan a centro médico, tendrán que solicitar permiso de acceso a la ZBE, teniendo en cuenta que solo será para dicha finalidad.

## ➤ **Vehículos Especiales**

Será necesario que soliciten permiso de acceso el usuario o la empresa competente de los vehículos especiales siguientes del grupo de construcción:

- Grupo 23: Tracto-camión
- Grupo 70: Militares

Así como los vehículos pertenecientes a los grupos de utilización siguientes:

- Grupo 12: Portacontenedores
- Grupo 15: Portavehículos
- Grupo 17: Basculante
- Grupo 18: Dumper
- Grupo 22: Blindado
- Grupo 27: Cisterna
- Grupo 32: Góndola
- Grupo 45: Funerario
- Grupo 47: Radio televisión
- Grupo 49: Taller o laboratorio
- Grupo 53: Grúa de arrastre
- Grupo 54: Grúa de elevación
- Grupo 55: Basurero

- Grupo 56: Hormigonera
- Grupo 60: Extractor de fangos
- Grupo 61: Autobomba
- Grupo 62: Grupo electrógeno
- Grupo 63: Compresor
- Grupo 34: Carretilla transportadora elevadora
- Grupo 65: Barredora
- Grupo 66: Bomba de hormigonar
- Grupo 67: Perforadora
- Grupo 68: Excavadora
- Grupo 69: Retroexcavadora
- Grupo 70: Cargadora
- Grupo 71: Cargadora retroexcavadora
- Grupo 72: Trama
- Grupo 73: Niveladora
- Grupo 74: Compactador vibratorio
- Grupo 75. Compactador estático
- Grupo 76: Riego asfáltico
- Grupo 77; Pintabandas

Todos ellos deberán estar amparados por una licencia de obra o permiso de Ocupación de Vía Pública.

### ➤ **Diplomáticos**

Los vehículos diplomáticos o con matrícula extranjera también deberán solicitar permiso de acceso a la ZBE siempre que sean equiparables a las características ambientales conforme al reglamento.

### ➤ **Otros Colectivos**

Se podrán definir nuevos colectivos en la página web/app de acceso al anillo del Centro Tradicional con necesidad de obtener autorización municipal.

3. **ACCESO Y CIRCULACIÓN FUERA DE LOS LÍMITES DE LA ZBE DEL ANILLO I CASCO ANTIGUO.**

La circulación en los anillos II Centro Tradicional y Anillo III Gran Vía, será libre y exenta de restricciones y sanciones.

Los anillos II Centro Tradicional y III Gran Vía servirán como áreas de estudio, monitorización y toma de datos para una gestión más eficiente de la movilidad en la ciudad y para ayudar, en el futuro a la toma de decisiones de los distintos servicios municipales.