



de las vías y espacios públicos ejercidos de forma principal y directa: la protección de la salubridad pública, conforme al 25.2.j) de la LBRL el artículo 42.3.a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad; la protección del medio ambiente urbano conforme al 25.2.b) de la LBRL y el artículo 5.3 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera; y los principios y objetivos de movilidad urbana, conforme a los artículos 99 y 100 de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible”.

6.- En la MAIN se introducen los siguientes párrafos:

“E) Respecto a la creación de zonas de bajas emisiones para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero.

Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

“Artículo 14. Promoción de movilidad sin emisiones.

(...)

3. Los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares adoptarán

antes de 2023 planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, al menos:

a) *El establecimiento de zonas de bajas emisiones antes de 2023.*

(...)

Los planes de movilidad urbana sostenible habrán de ser coherentes con los planes de calidad del aire con los que, en su caso, cuente el municipio con arreglo a lo previsto en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

Se entiende por zona de baja emisión el ámbito delimitado por una Administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente.

F) Respecto del régimen de infracciones y sanciones (...).”

7.- En el apartado 4.2.4 de la MAIN se introducen los siguientes párrafos:

“c) El proyecto normativo añade un último párrafo al artículo 52.2 de la OMS para regular la “tarifa dinámica del SER”, que tiene una finalidad medioambiental orientada a disuadir del uso de vehículo privado con objeto de evitar que llegue a producirse un episodio de contaminación por dióxido de nitrógeno. Dicho precepto establece que la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en



determinadas Zonas de la Capital determinará los recargos aplicables al importe de la tasa de estacionamiento regulado cuando concurren las circunstancias de concentración de dióxido de nitrógeno definidas en dicho precepto. Por ello habría que modificar la OFSER para regular la “tarifa dinámica del SER”.

8.- En el apartado relativo al informe preceptivo de la Dirección General de Hacienda se actualiza la información relativa al informe complementario de 24 de mayo de 2021.

9.- Se incorpora la información relativa al informe de la Dirección General de Sostenibilidad y Cambio Climático de la Comunidad de Madrid de 26 de mayo de 2021 emitido en aplicación del artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética. Así como la emisión e incorporación al expediente de la Nota de la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental a las observaciones, de fecha 26 de mayo de 2021, de la Comunidad de Madrid, al Anteproyecto de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid” de 26 de mayo de 2021

11.- Se actualiza la información relativa a las reuniones de trabajo con la Asesoría Jurídica Municipal y la previsión de elevación a la Junta de Gobierno del 27 de mayo de 2021.

12.- En el apartado 6.1 de la MAIN se introducen los siguientes párrafos:

Títulos competenciales ejercidos:

El proyecto normativo es una norma de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial que se aprueba en ejercicio de las competencias atribuidas al Ayuntamiento de Madrid al amparo de lo regulado en:

1º) La competencia propia en materia de tráfico, circulación y seguridad vial sobre las vías urbanas y sobre las travesías, cuando éstas hayan sido declaradas vías urbanas, sobre cualquier espacio abierto a la libre circulación de personas, animales y vehículos en virtud de los artículos 38 a 46 y 33 de la Ley 22/2206, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (LCREM).

2º) La competencia propia de regulación de los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, en virtud de los artículos 39.1 y 33 de la LCREM.

3º) La competencia propia en materia de seguridad vial conforme a lo previsto en los artículos 40 y 33 de la LCREM.



4º) La competencia propia en materia de tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad, en virtud del artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local (en adelante, LBRL).

5º) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social, en virtud del artículo 7.b) del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV).

6º) La competencia de regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración, en virtud del artículo 7.a) de la LTSV.

7º) Las competencias de inmovilización y retirada de vehículos, el cierre de vías urbanas cuando sea necesario, y la restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales en virtud, respectivamente, de las letras c), f) y g) de la LTSV, así como las competencias de las letras d) y e) del artículo 7 de la LTSV.

Siempre desde el ejercicio directo y principal de los títulos competencias en materia de tráfico, circulación y seguridad vial, el proyecto normativo persigue la realización de objetivos de tráfico y movilidad vinculados a la satisfacción de:

- a) La protección de la salubridad pública, según lo establecido en el artículo 25.2.j), y 26.1 d) de la LBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente (contaminación atmosférica).
- b) La protección del medio ambiente urbano, especialmente la protección contra la contaminación atmosférica, conforme a lo previsto en los artículos 25.2.b) y 26.1.d) de la LBRL y el artículo 5.3 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.
- c) Los principios y objetivos de movilidad sostenible conforme a lo previsto en los artículos 99 y 100 de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.



12.- Informe preceptivo de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Sostenibilidad de la Comunidad de Madrid, del artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

En fecha 26 de mayo de 2021 se solicita por la Secretaría General Técnica del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid informe a la Dirección General de Sostenibilidad y Cambio Climático de la Comunidad de Madrid el informe preceptivo previsto en el último párrafo del artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética conforme al cual cualquier medida que suponga una regresión de las zonas de bajas emisiones ya existentes deberá contar con el informe previo del órgano autonómico competente en materia de protección del medio ambiente.

Mediante oficio del Secretario General Técnico de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid, de 26 de mayo de 2021, se remite el documento titulado “Observaciones al Anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, del Ayuntamiento de Madrid”, por el que se traslada el siguiente informe de la Dirección General de Sostenibilidad y Cambio Climático de la Comunidad de Madrid de 26 de mayo de 2021 emitido en aplicación de citado artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética:

“En el artículo 22 del anteproyecto de Ordenanza, bajo la figura de “Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección”, se crea la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro, denominada ZBEDEP “Distrito Centro” y la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica, denominada ZBEDEP “Plaza Elíptica”. La ZBEDEP “Distrito Centro” se corresponde geográficamente con la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018. La ZBEDEP “Plaza Elíptica” no tiene correspondencia en la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, siendo por tanto de nueva creación.

En el artículo 23 “Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro”, se regula el acceso y circulación en la ZBEDEP Distrito Centro. A este respecto, en el anteproyecto de ordenanza se permite acceder y circular en esta zona a vehículos que, en la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, no se permiten. De esta forma, se considera que, tal y como ya se informó en su día para esta ZBEDEP (informe de fecha 11 de febrero de 2021), se deberían estudiar las emisiones adicionales que se producen en la ZBEDEP Distrito Centro (denominada anteriormente “ZBEDEP Madrid Central”) y su incidencia en la calidad del aire con objeto de garantizar que se satisface el objetivo establecido en el artículo 22.2.b del anteproyecto: Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire



establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente».

En contestación al citado Informe de la Dirección General de Sostenibilidad y Cambio Climático de la Comunidad de Madrid de 26 de mayo de 2021, se emite la “Nota de la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental a las observaciones, de fecha 26 de mayo de 2021, de la Comunidad de Madrid, al Anteproyecto de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid” de 26 de mayo de 2021 en el que se señala que *“las emisiones adicionales que se producen en la ZBEDEP Distrito Centro representan un porcentaje muy pequeño de las emisiones totales de la ciudad”*. Señalando asimismo que:

“1º. Para valorar el cumplimiento del objetivo establecido en el artículo 22.2.b del anteproyecto: “Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.”, se han de analizar el total de emisiones que se reducen por el conjunto de medidas incluidas en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, y no mediante el análisis de una medida en particular como puede ser Madrid Central.

2º. El análisis de la reducción de emisiones debida a las medidas incluidas en la Estrategia Madrid 360 es el que se recoge en el documento titulado “Evaluación de Medidas de Reducción de Emisiones en el Contexto de la Estrategia Madrid 360”, de fecha septiembre de 2020, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se prevé una reducción de emisiones de 1.563 toneladas de NOx y 359 kilotoneladas de CO2 (página 13 del informe).

3º. La estimación del impacto en emisiones de la puesta en marcha de Madrid Central se analizó en el documento titulado “Cuantificación de las reducciones de emisión asociadas a las medidas del Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático de la ciudad de Madrid (Plan A)”, elaborado en noviembre de 2018 por la Universidad Politécnica de Madrid, y tal como se indica en la página 10 del documento es la siguiente:

Tabla 10. Estimación orientativa del impacto del establecimiento del área Madrid Central en términos de emisión de NOx y CO2

	Municipio de Madrid		Área Madrid Central	
	Reducción emisiones NOx (t)	Reducción emisiones CO2 (kt)	Reducción absoluta y relativa de emisiones NOx (t / %)	Reducción absoluta y relativa de emisiones CO2 (kt / %)
Reducciones del escenario APR respecto al escenario 0	89,8	13,5	35,8 t / 35,0%	7,0 kt / 35,9%
Reducciones del escenario SER+Tecnología respecto al escenario 0	112,8	17,8	38,1 t / 37,2%	7,6 kt / 38,9%



Es decir, un impacto, suponiendo la puesta en marcha del Madrid Central más restrictivo, de 112,8 toneladas de NOx y 17,8 kilotoneladas de CO2 para toda la ciudad. Por tanto, el impacto de dejar circular a una parte de los vehículos que no podían acceder a Madrid Central será muy inferior al anterior y, en todo caso siempre más bajo.

4º. “Comparando esos valores con los datos del último Inventario de Emisiones de Contaminantes a la Atmósfera en el municipio de Madrid, correspondiente al año 2018, que establece unas emisiones totales (directas e indirectas) de CO2 equivalente de 11.125 kilotoneladas, unas emisiones totales directas de CO2 equivalente de 7.416 kilotoneladas (página 11 del documento) y unas emisiones de NOx de 14.547 toneladas (página 14), se observa la magnitud que representa, en cuanto a reducción de emisiones en el municipio de Madrid, el funcionamiento de Madrid Central:

** Respecto al NOx: $112,8/14.547 = 0,78\%$ emisiones de NOx en la ciudad.*

** Respecto al CO2: $17,8/11.125 = 0,16\%$ emisiones totales de CO2 en Madrid, o $17,8/7.416 = 0,24\%$ emisiones directas de CO2 en Madrid”.*

13.- Modificaciones realizadas a resultados de las reuniones de trabajo celebradas entre la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación y la Dirección General de Asesoría Jurídica:

1.º Se corrigen los errores materiales advertidos.

2.º En el apartado IV del Preámbulo se modifican dos párrafos que quedan redactados en los siguientes términos:

“a) La regulación de la tarifa dinámica del Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) mediante el artículo 52.2.e) y la oportuna modificación de la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 9 de octubre de 200, tienen una finalidad medioambiental para disuadir del uso del vehículo privado para evitar que se produzca un aumento de los niveles de dióxido de nitrógeno que ocasione un episodio de contaminación de NO2 que haga necesario a la adopción de ordenaciones temporales de movilidad, como consecuencia de la activación de planes de acción a corto plazo por motivos medioambientales en los términos regulados en el artículo 35 de la OMS.”

“d) Se da una nueva redacción al Libro IV sobre Disciplina viaria para incluir exclusivamente: en su título primero las infracciones en materia de tráfico, circulación y seguridad vial, en ejercicio de la habilitación contenida en el artículo 7 de la LTSV y el artículo 39.2 de la LCREM, en los términos previstos en el Título



V de la LTSV; y en su título segundo, las infracciones en materia de convivencia y protección de patrimonio municipal en ejercicio de la habilitación legal de artículo 139 de la LBRL, en los términos previstos en los artículos 139 a 141 de la LBRL”.

3.º En el apartado V del Preámbulo se modifican los siguientes párrafos, que quedan redactados en los siguientes términos:

“La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de: (...)”.

“La regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud pública, el derecho a la vida y a la integridad física, así como el derecho a un medio ambiente urbano adecuado para el desarrollo de la persona. Su regulación resulta racional, necesaria, imprescindible y proporcional para satisfacer dichas razones imperiosas de interés general.”

“Tanto Madrid ZBE como las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica constituyen ordenaciones permanentes de tráfico adoptadas en virtud de los artículos 7.g), 18 y 21 de la LTSV, por lo que su incumplimiento constituye una infracción de tráfico conforme a lo previsto en los artículos 75.c), 80.1 y 81 de la LTSV”.

4.- En el apartado VI del Preámbulo se modifica el siguiente párrafo, que queda redactado en los siguientes términos:

“De esta forma, la reforma adapta el contenido de la OMS a la normativa sectorial estatal aprobada desde su entrada en vigor el 24 de octubre de 2018, concretamente al Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre (en adelante, RGC) y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre (en adelante, RGV), en materia de medidas urbanas de tráfico, así como al Real Decreto 971/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo”.



5.º En el apartado VII del Preámbulo se reordenan las divisiones en letras y se modifican los siguientes párrafos, que quedan redactados en los siguientes términos:

“e) Se suprime la disposición adicional quinta. Se mantiene el mismo número de disposiciones transitorias, pero se modifica el contenido de las transitorias primera y tercera a sexta. Asimismo se adicionan por razones de técnica normativa las disposiciones finales segunda y tercera relativas, respectivamente, a las facultades de interpretación y aplicación y a la entrada en vigor, publicación y comunicación.”

“h) Asimismo se incorporan dos nuevos anexos: el VI que recoge las definiciones; y el anexo VII que delimita el ámbito territorial de los centros de actividad a efectos de artículo 5 del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad”.

6.º El **artículo 6.1** queda redactado en los siguientes términos:

“**Artículo 6.1.** Las ordenaciones permanentes y temporales, las limitaciones de velocidad, las restricciones y las prohibiciones circulatorias y de estacionamiento que en cada momento se establezcan al amparo de los artículos 7.g), 18 y 21 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 (en adelante, LTSV), los artículos 38 a 40 de la LCREM y los artículos 45 y 47 del RGC se aplicarán a todo vehículo que acceda, circule o estacione en la ciudad de Madrid en el ámbito de aplicación definido por el artículo 2 de esta ordenanza”.

El primer párrafo del **artículo 6.2** queda redactado en los siguientes términos:

“**Artículo 6.2.** En aplicación de los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM se establecen los siguientes tipos de ordenaciones para proteger la salud pública a través de la mejora de la calidad del aire: (...)”.

El **artículo 6.4** queda redactado en los siguientes términos:

“**Artículo 6.4.** El incumplimiento de las limitaciones de velocidad, restricciones y prohibiciones circulatorias y de estacionamiento, y de las ordenaciones permanentes y temporales previstas en esta ordenanza constituye infracción en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18, 21, 75 a 77, 80 y 81 de la LTSV”.

7.º El **artículo 17.2.e)** queda redactado en los siguientes términos:



“**Artículo 17.2.e).** El que disponga la señalización instalada en los accesos de los ámbitos delimitados relacionados en el artículo 19, salvo señalización específica en un tramo de las mismas”.

8.º El **artículo 21.3** queda redactado en los siguientes términos:

“**Artículo 21.3.** De conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, se prohíbe la circulación en las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE a los vehículos con clasificación ambiental A en el RV, según su potencial contaminante, en los términos previstos en el apartado 2 de la disposición transitoria primera”.

9.º El primer párrafo del **artículo 22.3** queda redactado en los siguientes términos:

“**Artículo 22.3** Al objeto de satisfacer los objetivos del apartado 2, las ZBEDEP establecerán específicamente, en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, las obligaciones de tráfico, circulación y seguridad vial precisas que resulten necesarias en cada concreta ZBEDEP, de entre las siguientes medidas: (...)”.

10.º El **artículo 22.11** queda redactado en los siguientes términos:

“**Artículo 22.11.** El incumplimiento de las obligaciones, limitaciones y prohibiciones en materia de acceso, circulación, velocidad y estacionamiento constituye infracción en materia de tráfico sancionable conforme a lo previsto en los artículos 18, 75 a 77, 80 y 81 de la LTSV”.

11.º El **artículo 23.4** queda redactado en los siguientes términos:

“**Artículo 23.4.** El acceso no permitido a la ZBEDEP Distrito Centro se sancionará como infracción leve de tráfico conforme a lo dispuesto en los artículos 18, 75.c), 80.1 y 81 de la LTSV.”

12.º El **artículo 24.4** queda redactado en los siguientes términos:

“**Artículo 24.4.** El acceso no permitido a la ZBEDEP Plaza Elíptica se sancionará como infracción leve de tráfico conforme a lo dispuesto en los artículos 18, 75.c), 80.1 y 81 de la LTSV.”



13.º El artículo 25.4 queda redactado en los siguientes términos:

“**Artículo 25.4.** Las medidas que se adopten prevalecerán sobre el régimen general de circulación y estacionamiento previsto en esta ordenanza, debido a su carácter excepcional y temporal y en consideración a la necesaria garantía del derecho fundamental a la vida y la integridad física, así como la garantía de la seguridad pública conforme a lo previsto en los artículos 35, 38, 39.1, 40 y 41 de la LCREM, en relación con los artículos 7.b), 7.c), 7.f), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 45 y 47 del RGC”.

14.º El artículo 25.6.c) queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 25.6.c). Los vehículos de residentes, así como los vehículos comerciales e industriales que cuenten con la correspondiente autorización de estacionamiento del SER en el ámbito territorial del AER objeto de restricción conforme a lo previsto en los apartados 1 y 2, así como los de los autorizados para estacionar en sus reservas específicas.”.

15.º El artículo 25.10 queda redactado en los siguientes términos:

“**Artículo 25.10.** El incumplimiento de las medidas de restricción del tráfico, de los límites de velocidad de circulación, de la prohibición o limitación del estacionamiento de vehículos, de la limitación de horarios de carga y descarga o de la restricción de la circulación de todos o parte de los vehículos, que se adopten en determinadas zonas y horarios con carácter temporal, se entenderá a todos los efectos constitutivo de infracción en materia de tráfico, conforme a los tipos legales y régimen de sanciones que en cada caso correspondan, de acuerdo con lo establecido en el artículo 18, 21, 75 a 77, 80 y 81 de la LTSV.”

16.º El artículo 34.1 queda redactado en los siguientes términos:

“**Artículo 34.1.** Todas las ocupaciones de las vías y espacios públicos deberán estar identificadas mediante el empleo de la señalización vertical y de balizamiento prevista en el Reglamento General de Circulación, sin perjuicio de las particularidades establecidas para algunas de ellas.

Dada la naturaleza y duración de las actividades, trabajos o prestaciones de servicios que requieren de la autorización de una ocupación, no se considera necesario emplear señalización horizontal en el pavimento, salvo que tal extremo se especifique en las condiciones particulares o en el plano de la autorización de la ocupación”.

17.º El artículo 35.1 queda redactado en los siguientes términos:



“Artículo 35.1. Dando cumplimiento a las condiciones de publicidad y de información previstas en este artículo, el órgano municipal competente podrá adoptar, con base en los artículos 7.g), 18 y 21 de la LTSV y los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, medidas extraordinarias y temporales de ordenación del tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, cuando exista riesgo o se haya producido la superación de los umbrales de alerta o los valores límite establecidos por la LCA y el anexo I del RCA, en cumplimiento de la normativa europea, estatal y autonómica de calidad del aire y de los artículos 39 y 40.4 de la OCAS”.

18.º El artículo 35.8 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 35.8. De conformidad con lo previsto en los artículos 21, 53.1 y 54.1.b) de la LTSV y en los artículos 45 y 47 del RGC, en relación con el artículo 50 del RGC y el artículo 17 de esta ordenanza, la modificación de los límites de velocidad establecidos para la circulación de vehículos será inmediatamente eficaz desde el momento en que se adapte la oportuna señalización vial en los paneles de mensaje variable”.

19.º El artículo 35.10 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 35.10. El incumplimiento de las medidas de restricción del tráfico, de los límites de velocidad de circulación, de la prohibición o limitación del estacionamiento de vehículos, de la limitación de horarios de carga y descarga o de la restricción de la circulación de todos o parte de los vehículos, que se adopten en determinadas zonas y horarios con carácter temporal, constituye infracción en materia de tráfico sancionable conforme a lo previsto en los artículos 18, 21, 75 a 77, 80 y 81 de la LTSV.”

20.º El artículo 47.1 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 47.1. Se prohíbe el estacionamiento en los lugares y supuestos en los que conforme al artículo 40.1 de la LTSV está prohibida la parada, así como en los lugares y supuestos contemplados en el artículo 40.2 de la LTSV.

21.º El primer párrafo del artículo 47.2 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 47.2. De conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 39.4, 40.2.b) y 40.2.e) de la LTSV y los artículos 39.1 y 40.a) de la LCREM, se prohíbe el estacionamiento: (...)”.