MEMORIA DE ANÁLISIS DEL IMPACTO NORMATIVO DE LA ORDENANZA POR LA QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, DE 5 DE OCTUBRE DE 2018, EN MATERIA DE ZONAS DE BAJAS EMISIONES DE ESPECIAL PROTECCIÓN Y POR LA QUE SE AMPLÍA EL ÁREA DE ESTACIONAMIENTO REGULADO.

1 Resumen Ejecutivo 11
2 Oportunidad de la propuesta 21
2.1 Problemas que se pretenden resolver y situaciones que se prevén mejorar 22
2.1.1 Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire 25
2.1.2 Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea y nacional 29
2.1.3 Necesidad de ampliar el SER 29
2.1.4 Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones en materia de cambio climático 30
Acuerdo de Paris. 30
Declaración de emergencia climática y ambiental en España, por Acuerdo del Consejo de Ministros de 21 de enero de 2020. 31
2.2 Alternativas para afrontar la situación 32
2.2.1 Alternativas no normativas 32
2.2.1.1 Medidas no normativas consideradas en la evaluación de las alternativas y en la redacción del proyecto de ordenanza 33
2.2.1.1.1 Medidas no normativas más significativas, alternativas y a la vez complementarias de la regulación de las ZBE de la ciudad de Madrid (Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica), para la mejora de la calidad del aire mediante la reducción de la contaminación por NO_2. 36
2.2.1.1.2 Análisis detallado de las medidas no normativas adoptadas para la mejora de la calidad del aire mediante la reducción de la contaminación por NO_2, que evitan la necesidad de regular restricciones a la circulación de vehículos más intensas. 37
2.2.1.2 Subvenciones municipales para facilitar la transición hacia vehículos menos contaminantes y más eficientes medioambiental y energéticamente. 50
2.2.1.3 Subvenciones autonómicas 62
2.2.1.4 Subvenciones estatales. 63
2.2.1.5 Insuficiencia de las medidas no normativas para lograr el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno. 63
2.2.2 Alternativas normativas 64

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

2.2.2.1 Instrumentos de planificación considerados en la redacción del Proyecto normativo: instrumentos de calidad del aire, movilidad sostenible y proyecto de ZBE..... 66

2.2.2.2 Antecedentes de medidas normativas, cuya experiencia ha sido considerada de cara a la valoración de alternativas y la redacción del Proyecto de ordenanza en lo relativo a las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica y la ampliación del AER 68

2.2.2.2.1 Medidas regulatorias de la redacción original de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, para la mejora de la calidad del aire mediante la reducción de la contaminación por NO_2. 68

2.2.2.2.2 Medidas regulatorias introducidas en la OMS por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018 (En adelante, Ordenanza 10/2021), para la mejora de la calidad del aire mediante la reducción de la contaminación por NO_2. 69

2.2.2.2.3 Medidas regulatorias introducidas en la Ordenanza 4/2021, de 30 de marzo, de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS), para la mejora de la calidad del aire mediante la reducción de la contaminación por NO_2. 70

2.2.2.3 Análisis de alternativas de movilidad analizadas de cara a la redacción del Proyecto de ordenanza en lo relativo a las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica 71

2.2.2.3.1 Definición de escenarios analizados. 71

2.2.2.3.2 Análisis de alternativas de movilidad de la ZBEDEP Distrito Centro. 72

2.2.2.3.3 Análisis de alternativas de movilidad de la ZBEDEP Plaza Elíptica. 76

2.2.2.4 Análisis de alternativas de calidad del aire, de cara a la redacción de la propuesta de regulación de la ZBEDEP Distrito Centro del Proyecto de ordenanza. 77

2.2.2.4.1 Las ZBE de Madrid responden a la obligación de dar cumplimiento a los valores límite de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno. 77

2.2.2.4.2 Las alternativas normativas en materia de calidad del aire han sido previamente analizadas y sometidas a información pública mediante el Proyecto de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica. 79

2.2.2.4.3 Análisis de alternativas para mantener el cumplimiento de los valores límite para la protección de la salud humana regulados en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, que deberán cumplirse, a más tardar, el 11 de diciembre de 026: 82

2.2.2.4.4 Análisis de escenarios y alternativas para avanzar hacia el cumplimiento de los valores límite para la protección de la salud humana regulados en el Cuadro 1 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, que deberán cumplirse, a más tardar, el 1de enero de 2030. 84

Información de Firmantes del Documento

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

MADRID

2.2.2.4.5 Conclusiones sobre el análisis de alternativas regulatorias para la mejora de la calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno. 94

2.2.2.5 Conclusión de los análisis de alternativas en materia de calidad del aire y movilidad de cara a la redacción de la propuesta de regulación de la ZBEDEP Distrito Centro del Proyecto de ordenanza..... 96

2.2.2.6 Conclusión de los análisis de alternativas en materia de calidad del aire y movilidad de cara a la redacción de la propuesta de regulación de la ZBEDEP Plaza Elíptica del Proyecto de ordenanza. 98

2.2.2.7 Análisis coste – beneficio de la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica 100

2.2.2.8 Análisis de alternativas a la ampliación del SER..... 102

2.3 Motivos de interés general que justifican la aprobación..... 103

2.4 Objetivos perseguidos..... 105

3 Contenido de la propuesta normativa 109

3.1 Estructura de la propuesta normativa 109

3.1.1 Principales modificaciones en la estructura de la OMS recogidas en la propuesta normativa 109

3.1.2 Estructura de la OMS si se aprobara la propuesta normativa..... 113

3.1.3 Aspectos más novedosos..... 113

4 Análisis jurídico..... 114

4.1 Competencia 115

4.1.1 Normativa estatal sobre tráfico, circulación y seguridad vial..... 116

4.1.2 Normativa en materia de régimen local: LCREM y LBRL. 118

4.1.3 Normativa en materia de calidad del aire 119

4.1.3.1 Directiva (UE) 2024/2881 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, sobre la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa 119

4.1.3.2 Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad 121

4.1.3.3 Ley 34/2007, de Calidad del Aire y Cambio Climático (LCA) 121

4.1.3.4 Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire 122

4.1.4 Normativa relativa a la regulación e implantación de zonas de bajas emisiones para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero..... 124

4.1.4.1 Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética. 124

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

4.1.4.2 Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones 124

4.1.5 Respecto del régimen de infracciones y sanciones 126

4.1.5.1 Infracción de la regulación de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) 126

4.1.5.2 Infracción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER). 128

4.2 Fundamentación jurídica de la regulación de las zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica” 130

4.2.1 Coherencia de la regulación de las ZBEDEP “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica”, contenida en el Proyecto normativo, con los instrumentos de planificación existentes. 131

4.2.2 Necesidad de la regulación de las zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) “Distrito Centro y Plaza Elíptica” en los términos contenidos en el Proyecto normativo 133

4.2.2.1 Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y la integridad física de las personas, la salud pública y el derecho constitucional a la salud de las personas. 133

4.2.2.2 El derecho fundamental a la vida y la integridad física. 133

4.2.2.3 El derecho constitucional a la salud y la obligación de los poderes públicos de garantizar la salud pública. 134

4.2.2.4 El derecho constitucional a disfrutar un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona 136

4.2.2.4.1 Exposición de la población a los efectos perniciosos de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno derivada del tráfico urbano. 138

4.2.2.4.2 Necesidad de dar cumplimiento a los valores límite de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno. 148

4.2.2.4.3 Necesidad de dar cumplimiento a la obligación legal de implantar zonas de bajas emisiones, exigida por la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética. 149

4.2.2.4.4 La regulación de las ZBEDEP “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica” como instrumentos de ordenación permanente del tráfico para proteger el derecho a la vida y la salud pública, mediante la reducción de la contaminación del aire vinculada al tráfico de vehículos de combustión 155

4.2.2.4.5 Justificación de la necesidad de la regulación de las ZBEDEP “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica”, en los términos contenidos en el Proyecto de ordenanza, para dar cumplimiento a los valores límite de dióxido de nitrógeno establecidos en la Directiva de alidad del aire, y mantener dicho cumplimiento. 157

4.2.3 Fundamentación jurídica de la regulación de las zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica” 160

4.2.4 Justificación general de la regulación de las ZBEDEP 169

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

4.2.4.1 Necesidad de la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica 169

4.2.4.2 Legalidad de la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica..... 173

4.2.4.3 Racionalidad de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica 176

4.2.4.3.1 El tráfico rodado es responsable de más del 53% de los valores de NO2 y de más del 74% de las fuentes locales, sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene alguna competencia, lo que lo convierte en el principal contribuyente a esta forma de contaminación atmosférica en Madrid. 176

4.2.4.3.2 Las restricciones a la circulación reguladas mediante la OMS de 2018 resultaron insuficientes y la ciudad de Madrid continuó incumpliendo la normativa de calidad del aire durante los años 2019, 2020 y 2021..... 179

4.2.4.3.3 Mantener las restricciones a la circulación de vehículos que han permitido a la ciudad de Madrid cumplir en 2022, 2023 y 2024 los valores límite anual y horario de dióxido de nitrógeno establecidos por la Directiva 2008/50 CE y la vigente redacción del Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.... 180

4.2.4.3.4 Avanzar en el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno reguladas en la nueva Directiva 2024/2881 de calidad del aire 181

4.2.4.3.5 Restricciones definidas según el potencial contaminante de los vehículos 181

4.2.4.3.6 Conforme al ordenamiento jurídico 181

4.2.4.3.7 Avalada por la evidencia empírica de instituciones y expertos de la Organización Mundial de la Salud y la Agencia Europea de Medio Ambiente 182

4.2.4.3.8 Conclusión..... 182

4.2.4.4 Proporcionalidad de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica 183

4.2.4.4.1 Restricciones imprescindibles para lograr la satisfacción de razones de interés general que motivan la regulación de las ZBEDEP Distrito centro y Plaza Elíptica. 183

4.2.4.4.2 Restricciones mínimas imprescindibles tras considerar todas las alternativas no normativas. 184

4.2.4.4.3 Restricciones basadas en el potencial contaminante de los vehículos. 185

4.2.4.4.4 Restricciones de circulación circunscritas al ámbito territorial mínimo imprescindible..... 186

4.2.4.4.5 En la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro se contemplan excepciones para compatibilizar los derechos individuales con la satisfacción de las razones imperiosas de interés general que motivan su regulación. 189

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

4.2.4.4.6 Restricción circulatoria de los vehículos industriales de clasificación ambiental “A” por las vías públicas incluidas en el ámbito territorial de la ZBEDEP Distrito Centro. 189

4.2.4.4.7 Restricción circulatoria de los vehículos industriales de clasificación ambiental “B” por las vías públicas incluidas en el ámbito territorial de la ZBEDEP Distrito Centro. 190

4.2.4.4.8 La regulación afecta prioritariamente a los vehículos más contaminantes191

4.2.4.4.9 Compatibiliza la libertad de circulación con la protección del derecho a la vida y la integridad física mediante el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno 191

4.2.4.4.10 Compatibiliza el desarrollo de la movilidad con la imprescindible protección de la salud pública y de la salud de las personas, especialmente de la de los grupos de riesgo 192

4.2.4.4.11 Protege la salud de las personas vulnerables 192

4.2.4.4.12 Compatibiliza la movilidad y la protección de la salud 195

4.2.4.5 La regulación de las ZBEDEP satisface los principios de legalidad, necesidad, racionalidad, proporcionalidad y no discriminación: 200

4.2.4.6 Principios de publicidad y transparencia 201

4.2.4.7 Empleo de la clasificación ambiental de los vehículos según su potencial contaminante para la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica 202

4.2.4.8 Justificación de la igualdad de los ciudadanos en la regulación de las ZBEDEP 207

4.2.4.9 Compatibilidad de las ZBEDEP con la libertad de circulación de las personas . 208

4.2.4.10 Justificación de la obligación de los PMR de darse de alta en los sistemas de gestión de acceso a las ZBEDEP 211

4.2.4.11 Compatibilidad de la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica con la Inspección Técnica de Vehículos. 212

4.2.4.12 Compatibilidad de la regulación de las ZBEDEP respecto al derecho a la educación 213

4.2.5 Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección “Distrito Centro” 216

4.2.5.1 Motivación de la determinación de ámbito territorial de la ZBEDEP “Distrito Centro” 217

4.2.5.2 Justificación de la necesidad de regular la ZBEDEP Distrito Centro en los términos contenidos en el Proyecto de ordenanza. 224

4.2.5.3 Justificación de la no regresividad 225

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

4.2.5.4 Justificación de la autorización de la circulación de los vehículos históricos por las vías públicas de la ZBEDEP Distrito Centro. 225

4.2.5.5 Justificación de la regulación del estacionamiento de los vehículos históricos en la ZBEDEP Distrito Centro. 227

4.2.5.6 Justificación de la necesidad, racionalidad y proporcionalidad de la prohibición de circulación de los vehículos industriales con clasificación ambiental “B” por las vías públicas urbanas de la ZBEDEP Distrito Centro. 229

4.2.5.7 Justificación de la necesidad, racionalidad, proporcionalidad e igualdad de la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro respecto de los vehículos con clasificación ambiental “C”. 231

4.2.5.8 Justificación de la necesidad de circulación de los vehículos que utilicen los padres que acompañen a los menores al colegio en la ZBEDEP Distrito Centro. 234

4.2.5.9 Justificación de la autorización de la regulación de los autotaxis por la ZBEDEP Distrito Centro. 235

4.2.5.10 Justificación de la necesidad de circulación de las VTC a ZBEDEP Distrito Centro. 240

4.2.5.11 Justificación de la necesidad de circulación de motos a la ZBEDEP Distrito Centro. 253

4.2.5.12 Justificación de la necesidad de circulación de los vehículos que utilicen los abogados del Servicio de Guardia del Turno de Oficio que proporcionen asistencia letrada al detenido y a las personas víctimas de los delitos de violencia de género y de trata de personas en las Comisarías de Policía Nacional de Centro y Retiro, para el ejercicio exclusivo de dicho servicio de guardia en la ZBEDEP Distrito Centro. 254

4.2.5.13 Justificación de la excepción de circulación de los vehículos de los comerciantes por la ZBEDEP Distrito Centro. 255

4.2.5.14 Justificación de la excepción de circulación de los vehículos que utilicen las personas trabajadoras de establecimientos situados en el interior de la ZBEDEP Distrito Centro con horario nocturno, cuando el horario de entrada o salida del lugar de trabajo esté comprendido entre las cero horas y las seis horas y treinta minutos en la ZBEDEP Distrito Centro. 256

4.2.5.15 Justificación del régimen horario de circulación de los vehículos industriales ligeros con clasificación ambiental “C”, ECO y CERO Emisiones por las vías públicas urbanas del interior de la ZBEDEP Distrito Centro. 257

4.2.5.16 Justificación de la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro propuesta por el Proyecto normativo. 260

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

4.2.5.17 Principio de eficiencia. 262
4.2.6 Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección “Plaza Elíptica” 264
4.2.6.1 Justificación de la necesidad de la propuesta de regulación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica en los términos propuestos por el Proyecto de ordenanza. 265
4.2.6.2 Motivación de la determinación de ámbito territorial de la ZBEDEP “Plaza Elíptica” 270
4.2.6.3 Legalidad 282
4.2.6.4 Proporcionalidad 282
4.3 Ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) 286
4.3.1 Antecedentes 286
4.3.2 Finalidad del SER 287
4.3.3 Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER. 287
4.3.4 Justificación de la necesidad de la ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (SER): 288
4.3.5 Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del Anexo I y la disposición transitoria quinta de la OMS 293
4.3.6 Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):. 295
4.3.7 Ventajas de la regulación de SER 297
4.3.8 Ampliación del Área de Estacionamiento Regulado propuesta por el Proyecto normativo: 297
4.3.9 Cuantificación del número de plazas en las que se implantará el SER 299
4.3.10 Satisfacción del principio de racionalidad. 300
4.3.11 Proporcionalidad. 300
4.3.12 Satisfacción del principio de eficiencia 301
4.3.13 Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER 301
4.4 Plazas de horario extendido del SER 301
4.5 Mayor eficacia en la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida titulares de la TEPMR que hagan uso reglamentario de dicha tarjeta. 303
4.6 Satisfacción del principio de igualdad de mujeres y hombre y desde la perspectiva de género. 310
4.7 Modificaciones normativas propuestas 313
4.8 Relación con otras ordenanzas municipales 314
4.9 Derogaciones 314
4.10 Afectación de acuerdos o decretos actualmente aplicables 314
4.11 Aprobación de directrices, instrucciones o planes de actuación 315
5 Tramitación 315

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

5.1 Inclusión en el Plan normativo municipal 315

5.2 Aprobación definitiva del Proyecto de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, previa información pública 315

5.3 Amplia participación pública ampliamente informada 317

5.4 Consulta pública previa 317

5.5 Trámite de audiencia general mediante presentación de alegaciones en la consulta pública previa 319

5.6 Proceso de redacción de la propuesta normativa por el órgano directivo promotor. 322

5.7 Informes facultativos solicitados durante el proceso de elaboración de la propuesta normativa. 323

5.8 Informes preceptivos solicitados durante el proceso de elaboración de la propuesta normativa. 323

5.8.1 Informe preceptivo de la Oficina de Protección de Datos de la Coordinación General de la Alcaldía del Ayuntamiento de Madrid. 323

5.8.2 Informe de la Dirección General de Transparencia y Calidad del Ayuntamiento de Madrid. 323

5.8.3 Informe preceptivo de la Agencia Tributaria de Madrid. 324

5.8.4 Informe de la Intervención General del Ayuntamiento de Madrid. 324

5.8.5 Informe preceptivo de la Dirección General de Costes de Personal del Ayuntamiento de Madrid. 325

5.8.6 Informe preceptivo de la Dirección General de Presupuestos del Ayuntamiento de Madrid. 326

5.8.7 Informe preceptivo de la Dirección General de Organización, Régimen Jurídico y Calidad Regulatoria. 328

5.8.8 Dictamen preceptivo de la Asesoría Jurídica del Ayuntamiento de Madrid. 328

5.9 Proyecto de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica 328

5.9.1 Aprobación inicial del Proyecto de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica. 328

5.9.2 Información pública del Proyecto de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica. 328

5.9.3 Aprobación definitiva del Proyecto de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica. 329

5.10 Información pública del Proyecto de ordenanza. 329

5.10.1 Número de escritos de alegaciones presentados durante la información pública del Proyecto normativo. 329

5.10.2 Relación de escritos de alegaciones formulados durante el plazo de información pública del Proyecto normativo. 329

5.10.3 Relación de escritos de alegaciones formuladas al Proyecto de ordenanza fuera del plazo de información pública. 330

5.10.4 Número de alegaciones formuladas 330

5.10.5 Valoración de las alegaciones formuladas al Proyecto normativo durante el sometimiento a información pública. 330

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

5.11 Aprobación definitiva por la Junta de Gobierno del Proyecto de ordenanza. 330

5.12 Tramitación plenaria del Proyecto de ordenanza. 330

5.13 Aprobación del proyecto en Pleno 330

5.14 Publicación oficial, huella normativa e información actualizada de la Ordenanza de Movilidad Sostenible. 330

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56

FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

1 Resumen Ejecutivo

DATOS GENERALES			
Órgano proponente	Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad.	Fecha: 31 de Octubre 2025	
Tipo de disposición	Ordenanza		☒
	Reglamento		☐
	Reglamento Orgánico		☐
	Estatuto de Organismo Público		☐
Título de la disposición	Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, en materia de zonas de bajas emisiones de especial protección y por la que se amplía el área de estacionamiento regulado.		
Tipo de Memoria	Normal ☒ Abreviada ☐		
1. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
Objetivos que se persiguen	**1º)** Mejorar la calidad del aire para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano de los gases y partículas contaminantes derivados de la combustión, específicamente de la contaminación por dióxido de nitrógeno que tan perjudiciales efectos provoca sobre la salud humana. El objetivo esencial del proyecto de ordenanza es dar cumplimiento a los valores límite para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 11 de diciembre de 2026 regulados en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, evitando el incumplimiento que podría producirse si se produjera un incremento de las emisiones en las estaciones de vigilancia de la calidad del aire de Plaza del Carmen en el distrito centro, fundamentalmente, si se produjera la pérdida de vigencia de la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, esta última en lo relativo a la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" por el tramo de la A-42 situado bajo la Plaza de Fernández Ladreda. Todo ello sin perjuicio de la mejora que la regulación propuesta en el proyecto de ordenanza supone para el progresivo cumplimiento de los nuevos valores límite regulados en el Cuadro 1 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881 en la zona con mayor demanda de uso del espacio público de toda la ciudad, el distrito centro, y en el punto crítico de la contaminación por dióxido de nitrógeno de la ciudad, el entorno de Plaza Elíptica. La regulación de la ZBEDEP Plaza Elíptica mantiene las restricciones de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" vigentes en todas las vías públicas de la ciudad, pero aplicadas también al tramo de la A-42 situado bajo la Plaza de Fernández Ladreda. El hecho de que se disponga de un sistema de control permite una estricta vigilancia de la circulación que intensifica el efecto disuasorio como zona de bajas emisiones de especial protección. En la elaboración y tramitación de la norma se observan los criterios recogidos en la reciente jurisprudencia y en el Reglamento sobre zonas de bajas emisiones. **2º)** Lograr una mayor eficacia y eficiencia en la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida (PMR) para garantizar su movilidad por las ZBE de la ciudad de Madrid, incluyendo las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.		

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

	3º) Ordenar el uso del espacio público y garantizar de la rotación del uso de las plazas de estacionamiento de la banda de estacionamiento en la calzada de las vías públicas urbanas del Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante la ampliación del AER sujeta a la normativa del SER a través de la modificación del Anexo I de la OMS, contemplando el oportuno régimen transitorio mediante la modificación de la DT 5ª de la OMS. **4º)** Por último, adaptar determinados preceptos de la OMS a la normativa comunitaria y nacional en materia de tráfico y circulación de vehículos, de calidad del aire y de cambio climático y transición energética, aprobadas desde que se produjo su última modificación, el 13 de septiembre de 2021, así como a las directrices de técnica normativa. Fundamentalmente se adapta la OMS a las obligaciones derivadas del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones y a la Ley 18/201 por la que se modifica a LTSV.
Principales alternativas consideradas	**1º) Alternativas no normativas:** la consecución de los objetivos y la solución a las necesidades exige un desarrollo normativo mediante ordenanza municipal por afectar a los derechos y deberes de las personas, por lo que las alternativas no normativas resultan insuficientes, y ya han sido consideradas tanto a la hora de redactar el Proyecto de ordenanza como de analizar y motivar la necesidad, racionalidad y proporcionalidad de la propuesta normativa. Se impone, por tanto, una alternativa normativa como consecuencia de la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública y del medio ambiente urbano y de ordenación del uso del limitado espacio público que satisface el proyecto normativo, por establecer derechos y obligaciones y adaptar determinados aspectos de la OMS a la normativa estatal en materia de tráfico, calidad del aire, así como de cambio climático y transición energética. **2º) Alternativas normativas:** la afección a la esfera jurídica de los ciudadanos exige la regulación mediante ordenanza municipal. La necesaria adaptación a la normativa comunitaria y estatal básica en materia de tráfico, circulación y seguridad vial imponen una alternativa normativa, que podría llevarse a cabo atendiendo a las siguientes tres alternativas: a) Mantener la redacción vigente de la OMS de 5 de octubre de 2018. Se desestima porque supondría mantener una norma no actualizada. b) Realizar una modificación parcial de aquellos contenidos de la vigente OMS que resulten necesarios para satisfacer los objetivos y responder a las necesidades de la movilidad urbana, aprovechando la ocasión para adaptarlos a lo previsto en la Sentencia nº 405/2024, de 17 de septiembre, del TSJM. c) Elaborar una nueva ordenanza. Se descarta por contravenir los principios de racionalidad, proporcionalidad, eficacia y eficiencia, por la necesidad de mantener la vigencia continuada de las normas y por el carácter parcial de los contenidos a modificar. El análisis de las distintas alternativas fácticas estudiadas para determinar el ámbito territorial y las medidas restrictivas de la circulación de vehículos a

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

	motor que empleen energías fósiles, ha sido realizado previamente mediante los siguientes documentos (que cuando se exigía preceptivamente por el ordenamiento, han sido sometidos a información pública): 1) los instrumentos de planificación de calidad del aire (Plan A de Calidad del Aire y del Cambio Climático de 2017, aprobado previo trámite de información pública) adoptados en cumplimiento del artículo 23 de la Directiva 2008/50/CE; 2) en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 de septiembre de 2019; 3) en el Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno previo el correspondiente trámite de información pública; 4) en el Proyecto de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica que se incorpora en la carpeta incluida como ANEXO 3 de esta MAIN, que ha sido previamente sometido a información pública mediante Acuerdo 31 de julio de 2025, de la Junta de Gobierno; 5) en los informes de la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental (DGSYCA), en su calidad de órgano municipal competente en materia de calidad del aire, incorporados en forma de ANEXOS 4.1 a 4.8 de esta MAIN: 6) y en el informe de la Dirección General de Planificación e Infraestructuras de la Movilidad (DGPEIM), en su calidad de órgano municipal competente en materia de planificación de la movilidad, incorporados en forma de ANEXO __ de esta MAIN.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

2. CONTENIDO	
Estructura de la propuesta	A. PREÁMBULO B. PARTE DISPOSITIVA - Artículo único. C. PARTE FINAL - Disposiciones adicional única. - Disposiciones transitoria única. - Disposición derogatoria única. - Disposiciones final primera. - Disposiciones final segunda.
3. ANÁLISIS JURÍDICO	
Normas, Decretos y Acuerdos afectados	1. Modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 (BOCM de 23 de octubre), en la redacción consolidada tras la aprobación de la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre de 2021. 2. Implica la pérdida de eficacia del Acuerdo de 19 de diciembre de 2024 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid por el que se interpreta el concepto de "vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida" del artículo 21.3.a) de la Ordenanza de movilidad sostenible, de 5 de octubre de 2018, para facilitar la movilidad de las personas titulares de la "Tarjeta especial para el estacionamiento de vehículos de personas con movilidad reducida (TEPMR)" por las vías públicas urbanas de "Madrid Zona de Bajas Emisiones".
4. TRAMITACIÓN	
Inclusión de la Propuesta en el Plan Anual Normativo	SI ☐ NO ☒ No figura en el Acuerdo de 21 de diciembre de 2023 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, por el que se aprueba el Plan Normativo del Ayuntamiento de Madrid para el mandato 2023-2027 (BOAM núm. 9541, de 3 de enero de 2024)
Consulta Pública Previa	SI ☒ NO ☐ Fecha de la consulta: Fue celebrada por plazo de quince días naturales, desde el 07/10/2024 hasta el 21/10/2024, aprobada mediante Acuerdo de 3 de octubre de 2024 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid por el que se aprueba someter a consulta pública previa la modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (BOAM 9.732 de 7 de octubre).
Informes preceptivos recabados	1. Dirección General de Costes y Gestión de Personal 2. Agencia Tributaria Madrid 3. Dirección General de Presupuestos 4. Intervención General 5. Dirección General de Organización y Régimen Jurídico 6. Asesoría jurídica
Fecha prevista inclusión orden del día Comisión Preparatoria	2 de diciembre de 2025
Fecha prevista inclusión orden del día Junta Gobierno	4 de diciembre de 2025
Fecha prevista para el trámite de alegaciones	Del 11 de noviembre de 2025 al 11 de enero de 2026

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Fecha prevista aprobación definitiva por la Junta de Gobierno	Febrero – Marzo de 2026
Fechas previstas para la tramitación en el Pleno	Marzo – Abril de 2026

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

5. ANÁLISIS DE IMPACTOS	
Impacto competencial	Títulos competenciales: El proyecto normativo es una norma de movilidad, 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: 1. 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). 2. 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. 3. La competencia propia en materia de seguridad vial conforme a lo previsto en los artículos 40 y 33 de la LCREM. 4. 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). 5. 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). 6. 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. 7. Las competencias de inmovilización y retirada de vehículos, el cierre de vías urbanas cuando sea necesario, y la restricción de la circulación

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

<table>
<tr><td></td><td colspan="2">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:

1. 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).

2. La protección del medio ambiente urbano, especialmente la protección contra la contaminación atmosférica frente al dióxido de nitrógeno, 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.

3. Se adopta en cumplimiento de la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones, regulada en el artículo 14.3.a) de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética y el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

4. 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.</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Impacto organizativo</td><td colspan="2">Incidencia en creación de órganos y entidades.
SI ☐ NO ☒
Incidencia en creación de puestos de trabajo.
SI ☐ NO ☒</td></tr>
<tr><td colspan="2">Incidencia en el reparto de atribuciones entre órganos
SI ☐ NO ☒</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Impacto presupuestario</td><td>Afecta sólo al Área de Gobierno proponente</td><td>SI ☐ NO☒</td></tr>
<tr><td>Afecta a otras Áreas de Gobierno u organismos</td><td>SI ☒ NO ☐</td></tr>
<tr><td>Partidas presupuestarias afectadas</td><td>Presupuesto de ingresos:

Los ingresos por multas de tráfico y estacionamiento se producen en la partida 001 150 13301 Ordenación del Tráfico y el estacionamiento 22708.

Los ingresos derivados del SER se producen en las partidas 33011, 33012, 33013 y 33017 del programa 001 150 13404.

“Presupuesto de gastos:</td></tr>
</table>

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

		001 150 13404 Gestión de la movilidad, partidas: Señalización 21900 Reposición, mantenimiento y conservación. Otro inmovilizado material. SER 22799 Otros trabajos realizados por otras empresas y profesionales. Publicidad y propaganda 001 150 170.00/ 22602.
	Cuantificación de gastos:	**66.735.568,48 €**
	Cuantificación de ingresos:	**184.303.182 €**
Impacto económico	Impacto económico general directo	En cumplimiento y aplicación de la legislación estatal sobre tráfico y circulación de vehículos a motor, sobre calidad del aire y sobre cambio climático y transición energética, se establecen restricciones a la circulación de vehículos y determinadas obligaciones para proteger el derecho fundamental a la vida y la integridad física, y los derechos constitucionales a la salud y a disfrutar un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, que pueden presentar un impacto económico. Se amplía el Área de Estacionamiento Regulado sujeta a la regulación del SER y a la tasa regulada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 9 de octubre de 2001.
	Impacto económico general indirecto	Las condiciones y obligaciones medioambientales para la circulación de vehículos pueden influir indirectamente en el adelanto de la decisión de sustituir los vehículos más antiguos y contaminantes por otros más nuevos, con un menor coste de mantenimiento y conservación, menos contaminantes medioambientalmente (tanto en emisiones de gases contaminantes como en contaminación acústica) y más eficientes energéticamente.
	En relación con la competencia	SI ☐ NO ☒
	Cuantificación gastos e ingresos	Se analiza el impacto económico general desde el análisis que la Comisión Europea hace de la Directiva 2024/2881, del impacto analizado por el Estado respecto de la obligación de regular las ZBE en el Real Decreto 1052/2022, la cuantificación de los vehículos afectados por las

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

		restricciones y el análisis del impacto económico general del Anteproyecto de ordenanza, que depende en gran medida de las decisiones individuales de los sujetos sociales y económicos.
Impacto de género	La norma tiene un impacto de género	Negativo ☐ Neutro ☒ Positivo ☐
Análisis de cargas	Supone una reducción de cargas administrativas SI ☒ NO ☐ Incorpora nuevas cargas administrativas SI ☒ NO ☐ Supone una simplificación de procedimientos SI ☒ NO ☐	
Otros impactos	1. Salud pública: Se espera un impacto positivo sobre la salud pública y sobre la salud individual de todas las personas que residen en la ciudad de Madrid y la visitan, como consecuencia de la mejora sustancial de la calidad del aire por la reducción de las emisiones de dióxido de nitrógeno (y también de partículas) generadas por el tráfico rodado de vehículos de combustión de energías fósiles y la reducción de la contaminación acústica. 2. Calidad del aire: Se espera un impacto medioambiental positivo que permita la mejora de la calidad del aire de la ciudad de Madrid, la protección de la salud y el medio ambiente frente a emisiones de sustancias contaminantes derivadas del tráfico, especialmente en materia de óxidos de nitrógeno y de dióxido de nitrógeno, y la mejora de la sostenibilidad ambiental como consecuencia de una mayor eficiencia energética y el uso de energías renovables. 3. Contaminación acústica: Como consecuencia de una reducción en las emisiones sonoras de los vehículos se espera un impacto positivo en materia de reducción de la contaminación acústica, porque los vehículos más contaminantes son los más antiguos y los que cumplen requisitos menos estrictos de emisiones contaminantes acústicas. 4. Movilidad urbana y tráfico de vehículos: Se espera un impacto positivo en materia de movilidad urbana como consecuencia de la reducción del número de vehículos circulantes y el trasvase modal hacia el transporte público colectivo en combinación con modos de transporte más sostenibles medioambiental y energéticamente.	

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

7. EVALUACIÓN	
Evaluación de la norma	SI ☒ NO ☐
Plazo para la evaluación de la norma	Plazo total: cinco años. Evaluaciones periódicas: SI ☐ NO ☒
Identificación de objetivos a evaluar	• Mejorar la calidad del aire, mediante la reducción de la presencia de gases y partículas contaminantes derivados de la combustión ocasionada por el tráfico rodado motorizado, específicamente para reducir la exposición al contaminante atmosférico dióxido de nitrógeno para proteger la salud pública. • Impulsar la transformación urbana para lograr una ciudad más sostenible desde el punto de vista medioambiental y energético, actuando en aquellas zonas en las que sea necesario con el fin de facilitar el desarrollo social, económico y territorialmente equilibrado. • Ordenar el uso del espacio público y garantizar de la rotación del uso de las plazas de estacionamiento de la banda de estacionamiento en la calzada de las vías públicas urbanas del Área de Estacionamiento Regulado (AER). • Lograr una mayor eficiencia en la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida (PMR), para garantizar su movilidad por las ZBE de la ciudad de Madrid, incluyendo las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.
Identificación de impactos a evaluar	• Evaluación del impacto presupuestario estimado en esta MAIN. • Evaluación de la reducción real de emisiones de NOX.
Herramientas de evaluación para cada objetivo	• Estaciones que cumplen el valor límite horario (VLH) de dióxido de nitrógeno (NO2). • Estaciones que cumplen el valor límite anual (VLA) de dióxido de nitrógeno (NO2). • Estaciones que cumplen el valor límite diario (VLD) de dióxido de nitrógeno (NO2). • Reparto modal del uso del automóvil particular. • Reparto modal de la circulación de vehículos por las ZBEDEP. • Número de plazas incorporadas al Área de Estacionamiento Regulado en las que se implanta de forma efectiva el SER. • Huella de carbono de las ZBEDEP. • Dotación de infraestructura de recarga de las ZBEDEP.
Herramientas de evaluación para cada impacto	• Gastos reales. • Ingresos reales. • Evaluación reducción de emisiones NOX.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

2 Oportunidad de la propuesta

La propuesta normativa satisface el principio de necesidad, al estar justificada por las razones de interés general consistentes en la protección de derecho a la vida y a la integridad física, la protección de la salud humana y la protección del medio ambiente urbano.

1. **El proyecto normativo de ordenanza resulta el instrumento jurídico imprescindible para lograr la consecución de las razones de interés general que motivan su aprobación**: la protección de derecho fundamental a la vida y a la integridad física y del derecho constitucional a la salud de las personas mediante la conservación, protección y mejora de un medio ambiente urbano adecuado para su propia vida y para el desarrollo de la persona en condiciones adecuadas de salud pública; la garantía de los derechos de las personas con movilidad reducida y la accesibilidad universal; la ordenación racional del espacio armonizando la necesidad de dotación de estacionamiento para los vehículos de los residentes con la necesaria rotación del estacionamiento en la banda de estacionamiento de la vía pública; intereses generales, todos ellos, que únicamente pueden ser alcanzados en el ámbito competencial local mediante una disposición de carácter general con forma de ordenanza municipal.

2. **La propuesta normativa satisface el principio de eficacia** porque al afectar a la esfera jurídica de los ciudadanos se requiere de la aprobación de un instrumento normativo en forma de ordenanza municipal, en ejercicio de las competencias municipales y en el marco de la normativa comunitaria, la Constitución Española y la legislación para lograr la satisfacción de los intereses generales citados. El proyecto normativo contiene la regulación imprescindible para alcanzar los objetivos propuestos, la regulación indispensable para garantizar del derecho fundamental a la vida y del derecho constitucional a la salud de las personas de forma equilibradamente compatible con la armonización de los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos, la garantía de la seguridad vial, la mejora de la calidad del aire y la protección del medio ambiente urbano la accesibilidad universal y los derechos de las personas con movilidad reducida.

3. **El proyecto normativo satisface el principio de proporcionalidad**, al introducir en la OMS a regulación imprescindible para alcanzar los objetivos y razones de interés general propuestos, sin que existan otras medidas menos restrictivas de derechos, o que impongan menos obligaciones a los destinatarios para satisfacer dichos objetivos e intereses generales.

4. **La propuesta normativa satisface obedece al principio de eficiencia**, en la medida en que solo recoge aquellas cargas o restricciones estrictamente necesarias para cumplir las razones de interés general que la motivan, imponiendo el menor número posible de aquellas y de la forma menos restrictiva para los derechos de las personas, pretendiendo la consecución de los fines de interés general previamente descritos evitando cargas administrativas innecesarias y accesorias para las personas, así como simplificando y racionalizando la gestión administrativa de los recursos públicos empleados para ello.

Todo ello se justifica a continuación.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

2.1 Problemas que se pretenden resolver y situaciones que se prevén mejorar

Pese a haber transcurrido tan solo dos años y medio desde la aprobación de la OMS se considera necesario actualizar la citada ordenanza municipal en los términos contenidos en la presente ordenanza modificatoria, para satisfacer las siguientes necesidades:

1. **Problema de mantener el cumplimiento de la normativa comunitaria y nacional de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno en el distrito Centro y en la zona más crítica de la ciudad en materia de contaminación por dióxido de nitrógeno (la zona de Plaza Elíptica):**

   El Proyecto normativo aborda la ineludible necesidad y obligación, legalmente prevista, reformar la OMS para aprobar la normativa necesaria para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física, así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante el cumplimiento de los valores límite, en materia dióxido de nitrógeno regulados por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire.

   La aprobación de la Directiva 2024/2881 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, sobre la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, obliga a dar cumplimiento, antes del 11 de diciembre de 2026, a los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados para la protección de la salud humana en el Cuadro 2 de la Sección 1 de su Anexo I, así como avanzar en el cumplimiento de los valores límite para dicho contaminante que, conforme al Cuadro 1 de la misma Sección y Anexo de la Directiva, deben cumplirse más tardar el 1 de enero de 2030.

   Para ello, resulta imprescindible disponer de un régimen especial para aquellas zonas en los que las necesidades medioambientales son más acusadas, mediante la regulación de las Zonas Especiales de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP).

   La ZBEDEP Distrito Centro ha permitido reducir los niveles de dióxido de nitrógeno medidos en la estación de la Plaza del Carmen, hasta permitir el cumplimiento

2. **Problema de racionalización del uso del espacio público local**

   Como sucede en todas las grandes capitales europeas, los municipios de gran población, las capitales de provincias, e incluso muchos municipios de menor tamaño geofísico y poblacional, existe una enorme presión de circulación de vehículos hacia la zona más céntrica de las ciudades, así como para circular por las vías públicas que conforman los centros de las ciudades, que cada vez son más amplios.

   El centro de la ciudad de Madrid, delimitado por el primer anillo circulatorio de la ciudad (la M-10), lleva más de una década experimentando una extraordinaria demanda de uso de su viario público para la circulación, ocasionando importantes problemas de congestión circulatoria, de seguridad vial para los peatones al cruzar, de contaminación acústica por encima de los valores regulados, y la mayor demanda de uso del espacio público.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

La regulación debe proteger también el patrimonio histórico, artístico y cultural de nuestra ciudad y de nuestra Nación. En el distrito centro se encuentran buena parte del patrimonio histórico inmobiliario y monumental desde la fundación de la ciudad hasta nuestros días. En este sentido, La necesidad de regular el uso del espacio público en el distrito Centro debe proteger el Paisaje de la Luz, que incluye el eje Prado Recoletos, y que durante siglos ha sido el centro y la vanguardia de la cultura de nuestro País, y que en su calidad de Patrimonio Mundial declarado por la UNESCO debe ser objeto de especial protección.

Igual importancia tiene el problema de la protección del demanio municipal viario del distrito Centro, que se encuentra muy parcheado como consecuencia de galerías de servicio, líneas y estaciones de metro a distintas profundidades, al que se añaden proteger el viario histórico que se encuentra bajo la capa de rodadura del firme de la calzada de muchas de las calles del centro histórico, que sufren por a presión del tráfico rodado, especialmente de los vehículos de más de 3,5 toneladas de masa máxima autorizada.

Por todo lo anteriormente descrito, en el distrito Centro se producen importantes problemas derivados de la extraordinaria demanda de uso del espacio público, de la necesidad y obligación legal de proteger el demanio municipal y el patrimonio histórico, que exigen la regulación mediante ordenanza municipal de tráfico de restricciones a la circulación de vehículos atendiendo a la ordenación y racionalización e usos d un espacio público limitado y sujeto a una intensísima y variada demanda de usos.

En ausencia de una regulación reglamentaria, mediante ordenanza municipal, que racionalice el uso del espacio público en la zona más céntrica de la ciudad, entendiendo como tal el distrito Centro, se produciría el problema de colapso circulatorio prácticamente continuo en su principal arteria, la Gran Vía, y en buena parte de su interior, compuesto por calles generalmente de único sentido y con un solo carril, con elevada demanda de uso peatonal, lo que incrementaría los riesgo de seguridad vial para las personas que transiten peatonalmente por las calles del distrito Centro, y se generarían daños al suelo y al firme del demanio municipal viario por la circulación excesiva de vehículos pesados, afectando todo ello negativamente a la calidad de vida de las personas que residen o que en cada momento se encuentren en el distrito Centro, a la calidad del aire, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, a la protección del patrimonio municipal y a la conservación y protección del patrimonio histórico.

La satisfacción del resto de las necesidades es secundaria y complementaria de las dos necesidades anteriores, la necesidad principal de consolidar los valores anual y horario de dióxido de nitrógeno en el centro de la ciudad (ZBEDEP Distrito Centro) y en la zona que tradicionalmente ha sufrido mayor contaminación por dióxido de nitrógeno producido por el tráfico rodado (ZBEDEP Plaza Elíptica), así como a la necesidad de racionalizar el uso del espacio público en la zona con mayor demanda de uso de toda la ciudad, y probablemente de España (el distrito Centro).

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

3. **Problema de estacionamiento** en amplias zonas de la ciudad de Madrid, especialmente **en las zonas próximas al Área de Estacionamiento Regulado (AER).**

   Cada vez más calles, zonas de barrios y barrios de la ciudad de Madrid reciben una mayor presión de vehículos de otras zonas de la ciudad y de otros municipios, que circulan por sus vías públicas con la intención de estacionar los vehículos privados y hacer uso del trasporte público colectivo regular de viajeros de uso general, generalmente en metro o cercanías, o para hacer un estacionamiento sin limitar su duración.

   Esta situación es especialmente problemática en los barrios y zonas de barrios que se encuentran próximos a los límites del Área de Estacionamiento Regulado, que reciben una presión de demanda de estacionamiento tan intensa que genera problemas de calidad de vida en las personas residentes en las calles, zonas de barrios y barrios afectados, hasta el punto de que muchas personas residentes titulares de vehículos

4. Profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de cinco de los diecisiete "objetivos de desarrollo sostenible" de la "Agenda 2020 de Desarrollo Sostenible", aprobada por la Asamblea General de Las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático mediante el incremento de la sostenibilidad ambiental de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid a través de la regulación de las ZBEDEPs Distrito Centro y Plaza Elíptica y la ampliación del Área de Estacionamiento regulado que favorecen modos de movilidad más sostenibles medioambiental, económica y energéticamente, a través del transporte público colectivo regular de uso general en detrimento del vehículo privado, la movilidad activa y el uso de medios de movilidad más eficientes medioambiental (en cuanto a emisiones contaminantes y acústicas) y energéticamente (los vehículos más eficientes energéticamente).

5. Resulta igualmente necesario **reforzar la eficacia de la garantía de los derechos de las personas con movilidad reducida a efectos de su movilidad efectiva en vehículo privado por las zonas de bajas emisiones** de la ciudad de Madrid, reconociendo efectos de exención de las restricciones de circulación de las ZBE a los vehículos conducidos por personas con movilidad reducida titulares de la "Tarjeta especial para el estacionamiento de vehículos de las personas con movilidad reducida" (en adelante, TEPMR), o empleados en su transporte, siempre que hagan un uso reglamentario de dicha tarjeta en los términos previstos en la normativa autonómica, estatal básica y municipal de la OMS.

   A tal efecto resulta necesario definir normativamente, a efectos de la OMS, el concepto de *"vehículo especialmente adaptado para ser conducido, o para transportar a personas con movilidad reducida*".

6. Adaptar la normativa municipal a los cambios normativos operados por la normativa estatal: a) en materia de circulación, vehículos y conductores, concretamente al artículo único veintitrés de la Ley 18/2021, de 18 de diciembre, por la que modifica la LTSV en materia del permiso y licencia de conducción por puntos; así como dar cumplimiento a la normativa reglamentaria de desarrollo del

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, aprobada mediante el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

2.1.1 Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire

1. El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Según el ESTUDIO DEL PARQUE CIRCULANTE DE LA CIUDAD DE MADRID. Año 2024[1] dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 76,1% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 43,3% de los recorridos, frente al 30,5% que representan los de gasolina. Los turismos híbridos, eléctricos y que consumen otros combustibles alternativos como gas natural comprimido (GNC) o gases licuados del petróleo (GLP) alcanzan en su conjunto el 22,1 %.

2. El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

3. Según el INVENTARIO DE EMISIONES DE CONTAMINANTES A LA ATMÓSFERA EN EL MUNICIPIO DE MADRID 2022, el tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 39,2 % del NO2 total y del 60,1 % de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular (Residencial/Comercial/Institucional + Transporte Rodado + Tratamiento de residuos)..

(2) El "Acuerdo de Declaración ante la Emergencia Climática y Ambiental en España",[2] adoptado mediante el Consejo de Ministros Acuerdo de 21 de enero de 2020, en respuesta al consenso generalizado de la comunidad científica, que reclama acción urgente para salvaguardar el medio ambiente, la salud y la seguridad de la ciudadanía, recoge entre las líneas prioritarias del Gobierno de España la obligación de:

> *"Trabajar de manera coordinada en salud y cambio climático con las administraciones competentes en estrategias locales y autonómicas frente a la incidencia sanitaria y protección civil. Y aprobar un Plan Nacional de Salud y Medio Ambiente" (página 6).*

[1] ESTUDIO DEL PARQUE CIRCULANTE DE LA CIUDAD DE MADRID. Año 2024

[2] https://www.miteco.gob.es/content/dam/miteco/es/prensa/declaracionemergenciaclimatica_tcm30-506551.pdf

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

(3) Mediante acuerdo de 24 de noviembre de 2021, adoptado en sesión extraordinaria del Pleno del Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Salud y la Conferencia Sectorial de Medio Ambiente, se aprobó el **Plan Estratégico de Salud y Medio Ambiente** (en adelante, PESMA) [3].

El PESMA es un plan integral, abordado desde la salud y el medio ambiente, que establece las actuaciones que deben realizarse para reducir el impacto sobre la salud de los principales factores ambientales y sus determinantes, mediante la promoción de *"entornos ambientales que mejoren la salud de la población y reduzcan los riesgos asociados a la exposición a factores ambientales, así como afrontar los desafíos del cambio climático".*

La ejecución del citado PESMA se enmarca en la estrategia de Salud Pública prevista en la Ley de Salud Pública (33/2011), en el artículo 43 de la Constitución y en los compromisos internacionales (Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU, la Agenda 2030, el Derecho Comunitario, las recomendaciones y acuerdos de la Organización Mundial de la Salud) en materia de salud ambiental.

El PESMA destaca, en su página 3, la necesidad de proteger la salud humana frente a los riesgos derivados de la contaminación del dióxido de nitrógeno, que acentúa afecciones cardiovasculares y respiratorias, así como frente al impacto sobre la salud derivado de la contaminación acústica:

> ***"Debemos actuar de manera urgente frente retos ambientales que inciden ya en la salud de los ciudadanos: los impactos del cambio climático, la contaminación del aire - incluidas la concentraciones peligrosas de partículas finas, dióxido de nitrógeno y ozono troposférico-*** *que acentúa afecciones cardiovasculares y respiratorias, la exposición a productos químicos que pueden comportar trastornos endocrinos o riesgo de cáncer, la alteración de la calidad del agua, amenazada por contaminantes emergentes,* ***el impacto sobre la salud resultante de la contaminación acústica*** *o la presión sobre el hábitats que incrementa los riesgos de nuevas zoonosis.*
>
> *Este Plan, al que nos comprometimos en la Declaración de Emergencia Climática de 2020, se suma a otras medidas en materia ambiental que tienen vocación de lograr un entorno saludable para los ciudadanos, como el Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica, que recoge las medidas necesarias para reducir nuestras emisiones contaminantes en esta década, el Índice de Calidad del Aire, herramienta básica de información al servicio de administraciones y ciudadanos, o el Plan marco de acción a corto plazo en caso de episodios de contaminación del aire ambiente, que garantiza una respuesta homogénea en todo el territorio ante situaciones de alta contaminación. Continuaremos avanzando, sobre la base de este Plan, en la integración de las variables ambientales y sanitarias en la acción pública." (página 3).*

El PESMA, destalla en la bibliografía citada, las evidencias científicas que demuestran que la contaminación del aire, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno y material particulado, es responsable de una carga significativa de muertes, hospitalizaciones, causa y exacerbación de síntomas de numerosas enfermedades (página 74):

> ***"La evidencia científica muestra que la contaminación del aire es responsable de una carga significativa de muertes, hospitalizaciones, causa y exacerbación de síntomas de numerosas enfermedades.*** *El impacto de la contaminación en la salud a nivel global o regional se ha evaluado principalmente a partir de la morbilidad y mortalidad prematura, teniendo en cuenta tanto efectos a corto como a largo plazo. Recientemente la Organización Mundial de la Salud (OMS) en su última edición de la Guía de Calidad del Aire de 2021 ha revisado al alza el impacto negativo de la calidad del aire para la salud.*

[3] Plan Estratégico de Salud y Medio Ambiente (PESMA)

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

> *La calidad del aire en España sigue siendo un motivo serio de preocupación y continúa impactando seriamente en la calidad de vida de la ciudadanía. El problema es especialmente acuciante en las grandes zonas urbanas, donde reside un importante porcentaje de población. No se puede olvidar que la contaminación atmosférica continúa siendo la primera causa medioambiental de muerte prematura en la UE y que se estima que provoca más de 400.000 fallecimientos prematuros al año.*
>
> *Tal y como reveló un estudio de la Escuela Nacional de Sanidad, la contaminación fue causante de la muerte de más de 93.000 personas entre los años 2000 y 2009. Un estudio del ISCIII ha concluido que el dióxido de nitrógeno provocó más de 6.000 muertes evitables cada año en España, a las que habría que sumar casi otras 500 causadas por los niveles de ozono troposférico. De esta manera, hasta el 3% de las muertes anuales en España podrían deberse a la contaminación atmosférica.*
>
> *Según los datos del ISGlobal, este dato sería mucho mayor en las principales ciudades como Madrid y Barcelona, alcanzando un 6 y 7% de la mortalidad natural debido a la contaminación por PM2.5 y NO2, respectivamente.. Este problema presenta tan gran alcance, que las ciudades más pequeñas que rodean a estas capitales empiezan a presentar números semejantes. (…)*

En uno de los estudios científicos citados en el PESMA (páginas 74 y 196), titulado "Mortalidad prematura debida a la contaminación del aire en las ciudades europeas; una evaluación del impacto de la enfermedad en zonas urbanas" (traducción del inglés),[4] se destaca que la mortalidad más elevada causada por el dióxido de nitrógeno se produjo en capitales y ciudades europeas densamente pobladas como Madrid:

> *"En consecuencia, la carga de mortalidad atribuida al NO_2 fue más alta en las ciudades con una gran población y en las capitales, como París, Madrid, Barcelona, Milán, Bruselas y Amberes, así como en ciudades de menor tamaño situadas en sus alrededores, donde es posible que el uso del coche sea mayor para los desplazamientos diarios desde las ciudades pequeñas hacia las más grandes" (traducción del inglés).*

El objetivo de protección de la salud humana mediante la reducción de las emisiones contaminantes en materia de dióxido de nitrógeno responde a los compromisos del Acuerdo de París, de las políticas y la normativa comunitaria de calidad del aire y de los objetivos de desarrollo sostenible 3.9 y 11.6 de la Agenda 2030 de la ONU, tal y como motiva el PESMA en su página 76:

> *Las líneas de intervención propuestas en este punto van en concordancia con los objetivos que establece la ciencia a través del **Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC),** y **están alineados con los objetivos del Acuerdo de París y la política europea en materia de clima**. También van en concordancia con la Convención del Aire sobre contaminación transfronteriza a larga distancia y con el **Programa "Aire Puro" para Europa**, que persiguen la reducción de dióxido de azufre, **óxidos de nitrógeno**, partículas, metales pesados y ozono troposférico, entre otros contaminantes. Además, se favorece el cumplimiento del **ODS 3.9 (Reducir a morbi-mortalidad por calidad del aire) y del ODS 11.6 (Reducir el impacto ambiental en ciudades por calidad del aire**). Otro objetivo compartido entre la OMS y este Plan Estratégico es el que se encuentra en el 13º Programa General de Trabajo 2019-2023 y se basa en **reducir la mortalidad por calidad del aire** en un 5%. Como se comenta a continuación, este Plan Estratégico hace especial incidencia en los grupos vulnerables a este riesgo, tal y como indica el "The EU Environment and Health Action Plan" (EHAP).[5] En este caso, se entiende como grupo vulnerable a la*

[4] *Khomenko S, Cirach M, Pereira-Barboza E, Mueller N, Barrera-Gómez J, Rojas-Rueda D, de Hoogh K, Hoek G, Nieuwenhuijsen M (2021). Premature mortality due to air pollution in European cities; an Urban Burden of Disease Assessment. The Lancet Planetary Health, 5(3):E121-E134.* Publicado en la prestigiosa revista científica "The Lancet": *https://www.thelancet.com/journals/lanplh/article/PIIS2542-5196(20)30272-2/fulltext* *https://www.thelancet.com/action/showPdf?pii=S2542-5196%2820%2930272-2*

[5] El Plan de Acción de la Unión Europea sobre Medio Ambiente y Salud.

Información de Firmantes del Documento

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

MADRID

población infantil, personas mayores y mujeres embarazadas, donde además este Plan incluye a las mujeres en edad fértil y a personas enfermas o con patologías que pueden verse afectadas por la exposición a los factores ambientales".

Por otro lado, el PESMA plantea la necesidad de adoptar las medidas necesarias para proteger la salud de las personas ante la posibilidad de que los problemas de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno y de partículas puedan verse agravadas como consecuencia del cambio climático, tanto por la interacción temperatura-contaminación como por las situaciones de bloqueo y estancamiento que impiden la dispersión de contaminantes (página 74):

"También se desconoce cómo va a afectar el cambio climático a la calidad del aire en España, tanto por la interacción temperatura-contaminación como por las situaciones de bloqueo y estancamiento que impiden la dispersión de contaminantes y pueden dar como resultado el aumento de las concentraciones de diversos contaminantes, especialmente de dióxido de nitrógeno y partículas. Por otra parte, las altas temperaturas y una mayor insolación provocan un aumento de los niveles de ozono, un contaminante secundario cuya formación se ve favorecida bajo estas condiciones".

(4) Organización Mundial de la Salud: Transporte, salud y medio ambiente (29 de junio de 2023).

En la publicación titulada "Transporte, salud y medio ambiente" (traducción del inglés) de 29 de junio de 2023, [6] la Organización Mundial de la Salud afirma que en Europa: 569.000 fallecimientos son atribuibles a la contaminación del aire a la que el transporte contribuye significativamente.

Al tiempo que en Europa fallecen 68.000 personas en las carreteras, una cada 7 minutos.

Al menos el 20% de la población europea vive junto a una carretera con elevados niveles de ruido provocado por el tráfico, y en las zonas urbanas de la mayoría de los países europeos la población expuesta a niveles de contaminación acústica elevados se eleva al 50%.

El referido estudio de 29 de junio de 2023[7] de la Organización Mundial de la salud concluye que:

"Las desigualdades relacionadas con el transporte y la expansión urbana se pueden encontrar en los niveles de exposición y los impactos negativos para la salud de la contaminación del aire, el ruido y los peligros para la seguridad vial".

"La dependencia del automóvil, el uso restringido del espacio público y la falta de seguridad para ciclistas y peatones contribuyen a la inactividad física y a un estilo de vida sedentario, lo que aumenta el riesgo de enfermedades no transmisibles y obesidad. Se estima que la inactividad física causa alrededor de 1 millón de muertes al año solo en la Región Europea. La obesidad también causa aproximadamente 1 millón de muertes cada año".

Por tanto, para proteger el derecho constitucional a la vida y la integridad física de las personas, y el derecho constitucional a la salud, resulta necesario regular las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, en los términos contenidos en el Proyecto normativo, para consolidar y mantener el cumplimiento, y no incumplir, antes del 11 de diciembre de 2026, a los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados para la protección

[6] "Transport, health and environment" 29 de junio de 2023. ONU. https://www.who.int/europe/news-room/fact-sheets/item/transport-health-and-environment

[7] https://www.who.int/europe/news-room/fact-sheets/item/transport-health-and-environment

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

de la salud humana en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, sobre la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, así como avanzar en el cumplimiento de los valores límite para dicho contaminante que, conforme al Cuadro 1 de la misma Sección y Anexo de la Directiva, deben cumplirse más tardar el 1 de enero de 2030.

2.1.2 Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea y nacional

El Ayuntamiento de Madrid ha de dar cumplimiento a las obligaciones establecidas por la normativa europea, como la Directiva (UE) 2024/2881 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, sobre la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, que deroga 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 a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, **de Calidad del Aire** y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire establecen normas,** la Ley 7/2021, de 20 de mayo, **de cambio climático y transición energética,** y su reglamento, el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, que fue aprobado con posterioridad a la última modificación de la OMS operada en 2021.

También es necesario adaptar determinados contenidos de la OMS a las modificaciones legislativas del Texto refundido de la Ley sobre **Tráfico,** Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, aprobadas por las Cortes Generales con posterioridad a la aprobación de la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la OMS.

A tal efecto se modifican los artículos 21.6, 23.4 y 24.4 de la OMS para adaptar la tipificación del incumplimiento de las restricciones de circulación de las ZBE de la ciudad de Madrid, Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica respectivamente, al artículo 76.z3) de la LTSV, que tipifica como infracción grave de tráfico el hecho de no respetar las restricciones de circulación de las ZBE, que fue aprobado con posterioridad a la aprobación Ordenanza 10/2021 mediante el artículo único apartado veintitrés de la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la que se modifica la LTSV en materia del permiso y licencia de conducción por puntos, vigente desde el 21 de marzo de 2022.

Todas las citadas normas resultan de obligado cumplimiento tanto para los municipios como para los personas físicas y jurídicas, en los términos legalmente previstos.

2.1.3 Necesidad de ampliar el SER.

La modificación tiene como objetivo armonizar y racionalizar los distintos usos del espacio público, mediante la ampliación del AER sujeta a la regulación del SER operada a través de la modificación del anexo I para racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Resulta necesario regular la ampliación del Área de Estacionamiento Regulado en determinados barrios y zonas de barrios como consecuencia de la concurrencia de diversos factores que generan una elevada presión sobre el aparcamiento, entre los que destacan:

1º) La altísima ocupación del viario, con valores cercanos al 99%, lo que evidencia una saturación generalizada del espacio disponible para estacionar.

2º) La existencia del denominado "efecto frontera", derivado de la proximidad a zonas de estacionamiento regulado ya implantado, que provoca un desplazamiento de vehículos hacia las áreas colindantes en las que el estacionamiento no está regulado.

3º) La presencia de numerosas edificaciones residenciales sin garaje, lo que incrementa la dependencia del estacionamiento en vía pública y la intensa demanda de uso de dicho espacio público municipal de estacionamiento.

4º) Las Dificultades para los residentes a la hora de estacionar, especialmente al regresar de su jornada laboral, debido a la escasez de plazas disponibles en banda de estacionamiento de la vía pública municipal

5º) La elevada demanda de aparcamiento por actividad comercial, especialmente en aquellas zonas con gran presencia de comercios, especialmente pequeños negocios y locales de hostelería, que generan una alta rotación de vehículos, una saturación del viario público y dificultad de estacionamiento para los vehículos de las personas residentes.

6º) El aumento de las infracciones por estacionamiento indebido.

La justificación de la necesidad de ampliación del AER se detalla en los apartados 4.3.4 a 4.3.9 de la presente MAIN que, por razones de economía, se dan por expresamente reproducidos en este apartado.

2.1.4 Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones en materia de cambio climático

El Ayuntamiento de Madrid ha de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética (en adelante, LCC), así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

En cumplimiento del artículo 14.3.a) de la LCC y del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, las zonas de bajas emisiones deben satisfacer, también, el objetivo de mitigación o lucha contra el cambio climático. En relación con esta finalidad, complementaria del objetivo principal de lograr el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno, establecidos por la normativa comunitaria y nacional de calidad del aire es preciso destacar los siguientes hechos:

Acuerdo de Paris.

El Acuerdo de París obliga a los Estados firmantes, entre los que se encuentra España, a reducir las emisiones globales de gases de efecto invernadero a niveles compatibles con la seguridad climática en línea

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

con los informes del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC), con el objetivo es limitar el aumento de la temperatura media mundial a 1,5ºC con respecto a los niveles preindustriales, lo que obliga a un cambio acelerado de nuestro modelo de desarrollo en las próximas décadas.

Esta transformación representa un gran desafío pero también ofrece importantes beneficios en todos los ámbitos sociales, culturales y económicos.

Declaración de emergencia climática y ambiental en España, por Acuerdo del Consejo de Ministros de 21 de enero de 2020.

Mediante Acuerdo de 21 de enero de 2020, el Consejo de Ministros adoptó el "Acuerdo de Declaración ante la Emergencia Climática y Ambiental en España", [8] en respuesta al consenso generalizado de la comunidad científica, que reclama acción urgente para salvaguardar el medio ambiente, la salud y la seguridad de la ciudadanía, con la finalidad de lograr un proyecto de futuro común, más justo y equitativo, que aproveche las oportunidades de la transición ecológica mediante políticas públicas trasversales, que pongan al ciudadano en el centro.

La citada declaración pretende afrontar la cita la falta de ambición en mitigación y adaptación al cambio climático y los fenómenos meteorológicos extremos, que el informe anual del Foro de Davos de 2020 considera como las dos amenazas de mayor magnitud para la economía global, en línea con los compromisos adquiridos con la Agenda 2030.

La Declaración recuerda que la región mediterránea, incluyendo España, está considerada uno de los "puntos calientes" globales en materia de cambio climático, que incide directa e indirectamente sobre un amplio conjunto de sectores económicos y sobre todos los sistemas ecológicos españoles, acelerando el deterioro de recursos esenciales para nuestro bienestar como el agua y el suelo fértil, y amenazando la calidad de vida y la salud de las personas. Lo que obliga a aprovechar las sinergias entre las políticas de la lucha contra el cambio climático y la conservación de la naturaleza, ambas fundamentales para garantizar el bienestar y supervivencia de la humanidad.

El cambio climático que incide directa o indirectamente sobre un amplísimo conjunto de sectores económicos y sobre todos los sistemas ecológicos españoles, **acelerando el deterioro de recursos esenciales para nuestro bienestar como el agua, el suelo fértil o la biodiversidad y amenazando la calidad de vida y la salud de las personas.**

Esta declaración *"encauza el proceso de transformación en positivo de nuestra economía y de nuestra sociedad, que se basa en la ciencia y en el principio de prudencia económica, contribuyendo a asegurar las oportunidades de los más jóvenes, la justicia intergeneracional y una mayor equidad y disminución de la desigualdad en las generaciones actuales".*

Entre las líneas prioritarias de acción del Gobierno de la Nación, la medida 17 de la citada Declaración de emergencia climática recoge la obligación de: *"Fomentar medidas para la alcanzar una movilidad sostenible, intermodal y conectada, que orienta el tejido empresarial español hacia el lugar donde van a estar las ventajas competitivas en el futuro, mejore la calidad del aire de nuestras ciudades y la salud de la ciudadanía. Se adoptará una Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte Público, así como*

[8] https://www.miteco.gob.es/content/dam/miteco/es/prensa/declaracionemergenciaclimatica_tcm30-506551.pdf

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

medidas para que los municipios de más de 50.000 habitantes establezcan zonas de bajas emisiones de manera urgente".

Mediante esta Declaración, el Gobierno de España se comprometió a cumplir el objetivo fijado por la Unión Europea de *"llevar a las Cortes un proyecto de ley que garantice alcanzar las emisiones netas cero no más tarde de 2050, impulsado para ello un sistema eléctrico 100% renovable, un parque de turismos y de vehículos comerciales con emisiones de 0 gramos de CO2 por kilómetro"*, que se llevó a cabo mediante la aprobación de la LCC.

A diferencia de lo que sucede con otros municipios españoles de más de 50 mil habitantes, que están obligados a regular zonas de bajas emisiones en aplicación del artículo 14.3.a) de la Ley de cambio climático, en la ciudad de Madrid la regulación de las ZBE, incluyendo las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos contenidos en el Proyecto normativo, responde a la necesidad de dar solución a los problemas de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno que tienen un negativo impacto en la vida, la integridad y la salud de las personas, porque la regulación de las ZBE constituye una obligación legal y un instrumento esencial para mejorar la calidad del aire y dar cumplimiento a los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados por la normativa comunitaria y nacional para proteger la salud humana.

Por tanto, la regulación propuesta por el Proyecto normativo responde fundamental y principalmente a la necesidad de mejorar la calidad del aire, para consolidar y mantener el cumplimiento, y no incumplir, antes del 11 de diciembre de 2026, a los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados para la protección de la salud humana en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, así como avanzar en el cumplimiento de los valores límite para dicho contaminante que, conforme al Cuadro 1 de la misma Sección y Anexo de la Directiva, deben cumplirse más tardar el 1 de enero de 2030.

Solo de forma adicional, accesoria y complementaria al referido objetivo de mejora calidad del aire, la regulación de las ZBEDEP y del SER responde al objetivo de mitigación del cambio climático mediante la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de la circulación de vehículos que empleen energías fósiles.

2.2 Alternativas para afrontar la situación

2.2.1 Alternativas no normativas

Además de las medidas contenidas en la OMS relativas a las zonas de bajas emisiones se han aprobado y están en desarrollo un conjunto de medidas complementarias con el objetivo de mejorar la calidad del aire y mitigar el cambio climático.

El Ayuntamiento de Madrid ha desarrollado un conjunto de acciones de fomento y concienciación ciudadana que no permitió el cumplimiento de los valores límite anual y horario en materia de dióxido de nitrógeno regulados 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 de su trasposición normativa Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire hasta los ejercicios 2022, 2023 y 2024. Este incumplimiento supuso la condena al Reino de España en la sentencia del Sentencia del TJUE (Sala Sexta) de 22 de diciembre de 2022[9] sobre el incumplimiento en materia de calidad del aire desde el 1 de enero de 2010.

[9] Sentencia del TJUE (Sala Sexta) de 22 de diciembre de 2022

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Este conjunto de medidas que contribuyen a los objetivos anteriores de forma acumulativa, forman parte de una estrategia global para la consecución de los objetivos de calidad de aire en materia de dióxido de nitrógeno para dar cumplimiento a los valores límite regulados por la Directiva comunitaria y la normativa estatal de calidad del aire.

No obstante, es preciso destacar que el cumplimiento de los requisitos de calidad del aire establecidos en la Directiva 2008/50/CE sólo ha sido posible mediante la adopción de medidas restrictivas de la circulación contenida en la regulación de las zonas de bajas emisiones, incluyendo la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Por tanto, las medidas no normativas – subvenciones, acciones de información y concienciación, etc – han sido y son muy relevantes, pero se han revelado insuficientes para lograr los objetivos de calidad del aire establecidos por la normativa europea y nacional en materia de dióxido de nitrógeno.

Por ello, el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno, regulados en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881 exige consolidar la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos contenidos en el Proyecto normativo, lo que permitirá, asimismo, avanzar progresivamente hacia el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno, regulados en el Cuadro 1 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881.

2.2.1.1 Medidas no normativas consideradas en la evaluación de las alternativas y en la redacción del proyecto de ordenanza.

La Directiva 2008/50/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de mayo, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, establece como valor límite anual para el dióxido de nitrógeno 40 µg/m^3 y como valor límite horario 200 µg/m^3 que no debe superarse más de 18 horas/año.

La citada Directiva estableció un periodo de adaptación que finalizó el 31 de diciembre de 2009, de forma que desde el 1 de enero de 2010 resulta obligatorio para los Estados miembros dar cumplimiento a los valores límites previamente descritos, en la totalidad de las estaciones de la red de vigilancia de la calidad del aire.

Ante el incumplimiento desde el 1 de enero de 2010 de los valores límite respecto al dióxido de nitrógeno, que tan graves efectos provoca en la salud pública y el medio ambiente urbano, el Ayuntamiento de Madrid viene manteniendo un debate y un diálogo social con los distintos agentes socioeconómicos desde al menos 2007, en el que se han venido analizando las medidas que podían posibilitar el cumplimiento de la normativa comunitaria y nacional de calidad del aire, en el plazo más breve posible.

Al objeto de lograr el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno establecidos por la Directiva 2008/50/CE, el Ayuntamiento de Madrid ha venido adoptando distintos instrumentos de planificación de todas las políticas públicas relacionadas con las fuentes de dióxido de nitrógeno de aquellos sectores respecto a los que el ordenamiento jurídico atribuye a los ayuntamientos en general, o especialmente al Ayuntamiento de Madrid atendiendo a su condición de capitalidad y su régimen ocal especial, competencias de intervención.

A tal efecto el Ayuntamiento de Madrid viene adoptando, desde 2007, todas las medidas necesarias, racionales, proporcionales y no discriminatorias que puede adoptar en el ámbito de sus competencias.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

La solución a un problema estructural de calidad del aire, exige planificar las distintas medidas estructurales y temporales para lograr el cumplimiento de los valores límite para el contaminante dióxido de nitrógeno, dando cumplimiento a la Directiva 2008/50/CE y a la LCA que exigen la adopción de soluciones estructurales para cumplir los valores límite de dióxido de nitrógeno (artículo 23 de la DCA), reservando las medidas extraordinarias y temporalmente limitadas cuando exista el riesgo de que el nivel de dióxido alcance o supere los umbrales de alerta, que se circunscriben a los episodios de contaminación (artículo 23 de la DCA).

El análisis de las distintas alternativas fácticas estudiadas para determinar el ámbito territorial y las medidas restrictivas de la circulación de vehículos a motor que empleen energías fósiles, ha sido realizado previamente mediante los siguientes documentos (que cuando se exigía preceptivamente por el ordenamiento, han sido sometidos a información pública):

1º) Los instrumentos de planificación de calidad del aire (Plan A de Calidad del Aire y del Cambio Climático de 2017, aprobado previo trámite de información pública) adoptados en cumplimiento del artículo 23 de la Directiva 2008/50/CE.

2º) En la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 de septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, compuesta por 280 actuaciones que han contribuido a mejorar la calidad del aire, ofreciendo a los ciudadanos su adaptación a este nuevo modelo de ciudad sostenible con medidas como el ambicioso **plan de ayudas económicas para la renovación del parque de vehículos Cambia 360**.

Forman parte de Madrid 360 la continua mejora en las infraestructuras de movilidad y en la red de la Empresa Municipal de Transporte, permitiendo que se hayan alcanzado récords absolutos de viajeros en 2023 y 2024.

El fomento del transporte público con la ampliación de BiciMad a los 21 distritos, la implantación de jornadas de gratuidad en los autobuses o la creación de dos líneas gratuitas los 365 días del año que atraviesan el distrito Centro -uniendo Atocha y el intercambiador de Moncloa, principales nodos de entrada a la ciudad- también han contribuido a la consecución de estos resultados.

Entre las medidas de Madrid 360 destacan: 210.500 nuevos árboles; la inversión de 11,6 millones de euros para rehabilitar zonas verdes; 221 kilómetros más de carriles bus; 28 líneas de la EMT son cero emisiones al estar 100 % electrificadas; se ha creado una nueva línea de Búho y se ha ampliado el recorrido de ocho líneas más de autobuses nocturnos de la EMT, ampliada su flota para incrementar la regularidad y calidad de servicio; se ha creado un nuevo bus Rapid; se han peatonalizado casi 8 kms de vías urbanas; se han remodelado los entornos escolares de 324 centros educativos de la ciudad (un 25% del total) desde 2020; se han implantado 94 kilómetros más de carriles bici; BiciMad se ha ampliado a todos los distritos de la ciudad, contando con 7.500 bicicletas. 330.000 personas abonadas, y más de 6,5 millones de viajes.

Gracias a todas estas medidas las restricciones a la circulación de vehículos a motor son las estrictamente imprescindibles para lograr la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente urbano.

3º) En el Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno previo el correspondiente trámite de información pública.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

4º) En el Proyecto de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, redactado dando cumplimiento a lo previsto en los artículos 10.1 y 11 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, incorporado a esta MAIN como ANEXO 3.6, que ha sido aprobado definitivamente por la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid, mediante Acuerdo de 23 de octubre de 2025, publicado en el BOCM de 4 de noviembre de 2025, incorporado a la presente MAIN como en forma de ANEXO 3.7.

Dicho Proyecto de ZBEDEP, que ha sido previamente sometido a información pública mediante Acuerdo 31 de julio de 2025, de la Junta de Gobierno, se incorpora como ANEXO 3.1 de esta MAIN. El citado Proyecto de ZBEDEP define los objetivos cuantificables de calidad del aire que comporten una mejora respecto de la situación de partida en el interior de su perímetro y los objetivos que permitirán cumplir con los valores límite de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno previstos en el Real Decreto 102/2011 y contribuye adicionalmente a avanzar hacia el cumplimiento, en el distrito Centro y en el entorno de Plaza Elíptica, en un plazo razonable, los valores límite de la nueva Directiva de calidad del aire.

5º) en los informes de la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental (DGSYCA), en su calidad de órgano municipal competente en materia de calidad del aire, incorporados en forma de ANEXOS 4.1 a 4.8 de esta MAIN. Concretamente:

- La Evaluación del Efecto del Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático (Plan A) en la Ciudad de Madrid, de septiembre de 2017, así como el resumen de la Cuantificación de las Reducciones de Emisión asociadas a las medidas del Plan A, de noviembre de 2018.
- El Estudio para la Cuantificación de la Contribución de Fuentes a los niveles de calidad del aire en el municipio de Madrid, de septiembre de 2017.
- El último Estudio del Parque Circulante de la ciudad de Madrid, de diciembre de 2024.
- El último Inventario de Emisiones contaminantes a la atmósfera, así como el último Inventario de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero para la ciudad de Madrid, de octubre de 2024.
- El documento de septiembre de 2020 al que se hace referencia en la página 19 del informe justificativo implantación ZBEDEP de 13 junio 2025:

> De nuevo, la UPM realizó una cuantificación del efecto de las principales medidas de la Estrategia Madrid 360, en el denominado informe *"Evaluación de Medidas de Reducción de Emisiones en el Contexto de la Estrategia Madrid 360"*.
>
> Los resultados de la modelización mostraban que **las medidas que conllevaban una mayor reducción de las emisiones eran las relativas a la renovación del parque de vehículos hacia tecnologías de bajas emisiones.**

6º) y en el informe de la Dirección General de Planificación e Infraestructuras de la Movilidad (DGPEIM), en su calidad de órgano municipal competente en materia de planificación de la movilidad, incorporados en forma de ANEXO 6.4 de esta MAIN.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

2.2.1.1.1 Medidas no normativas más significativas, alternativas y a la vez complementarias de la regulación de las ZBE de la ciudad de Madrid (Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica), para la mejora de la calidad del aire mediante la reducción de la contaminación por NO_2.

A continuación, se expone la lista de medidas más significativas para la mejora de la calidad del aire en la ciudad de Madrid, además de Madrid ZBE y las ZBEDEP de Distrito Centro y Plaza Elíptica:

1. **Hoja de Ruta para la Neutralidad Climática. Hoja de Ruta hacia la neutralidad climática en 2050.**

   El 1 de marzo de 2021 (actualizada en mayo de 2022 y en octubre de 2024) se presentó la Hoja de Ruta para la Neutralidad Climática, que estableció como objetivo reducir los Gases de Efecto Invernadero un 65% en 2030 respecto a 1990, un objetivo diez puntos por encima del establecido por la Unión Europea. La Hoja de Ruta realiza un análisis técnico y fija el camino para alcanzarlo, contemplando una nueva forma de hacer ciudad que permite integrar la innovación climática en el diseño urbanístico y su gestión hacia un modelo de bajas emisiones.

2. **Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360. Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360.**

   Se aprobó, el 7 de julio de 2022, un nuevo Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360, que planifica las políticas de movilidad hasta 2030 en torno a la seguridad, la sostenibilidad, la salud y de forma inteligente.

   Para facilitar la movilidad a la ZBEDEP Distrito Centro, la Estrategia Madrid 360 contempla la creación de tres nuevas líneas de transporte regular de viajeros de uso general CERO emisiones de la EMT. A tal efecto se creó por EMT las líneas 001 el 18 de febrero de 2020 (CERO Emisiones y totalmente gratuita para las personas usuarias), 002 el 3 de marzo de 2020 (CERO Emisiones y totalmente gratuita para las personas usuarias), y C003 el 15 de septiembre de 2020 (CERO Emisiones), que han permitido realizar casi 20 millones de viajes, de los que más de 15 millones de viajes han sido totalmente gratuitos para las personas usuarias.

   Por tanto, el Ayuntamiento de Madrid ha adoptado los medios necesarios presupuestarios, logísticos, operativos y de toda naturaleza necesarios para garantizar el transporte de personas a la ZBEDEP Distrito Centro mediante autobuses CERO Emisiones, totalmente eléctricos, mediante tres nuevas líneas de las que dos de ellas son totalmente gratuitas para las personas usuarias, adoptando con ello una medida práctica que, de manera eficaz y eficiente, facilita al transporte al Distrito centro sin necesidad de disponer ni emplear un vehículo privado.

   Estas líneas de la EMT se unen a la oferta de trasporte público colectivo regular de uso general de comunicación de cualquier punto de la ciudad con el Distrito Centro mediante Cercanías, Metro y autobuses urbanos e interurbanos, que configura la más amplia oferta de transporte de la ciudad de Madrid y probablemente de España.

3. **Estrategia de Distribución Urbana de Mercancías. Madrid 360: Distribución urbana de mercancías.**

   Se presentó, en octubre de 2022, de la nueva Estrategia de Distribución Urbana de Mercancías.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

4. **Plan Estratégico de Subvenciones para fomentar la movilidad sostenible y la regeneración urbana y eficiencia energética. Plan Cambia 360 Plan de Ayudas Cambia 360.**

   El Plan Ayudas Cambia 360, del que a continuación se muestra un breve resumen del mismo:

   Supone una inversión para el periodo 2020-2024 de 112,55 millones de euros. La distribución de ayudas

   - 35,6 M€ para la renovación de instalaciones térmicas y de climatización.
   - 47,8 M€ para la renovación del parque de vehículos particulares.
   - 17 M€ para la renovación de la flota de taxi en la ciudad (incluyendo las ayudas directas del 2021).
   - 5,7 M€ para la renovación de flotas dedicadas a la distribución urbana de mercancías.
   - 5 M€ para el fomento de la infraestructura de recarga eléctrica.
   - 1,45 M€ para el fomento de la movilidad personal: bicicletas, patinetes y motocicletas.

En 2025 se destinarán 9,8 millones de euros de subvenciones efectivamente convocadas, ampliables en 13,95M€ más (23,55€ en total), con la siguiente distribución:

- 1,8 M€, ampliable en 900.000€ para la renovación de instalaciones térmicas y de climatización.
- 4 M€, ampliable a 10 M€ más, para la renovación del parque de vehículos particulares.
- 1 M€, ampliable en otro 1M€ más, para el fomento de la infraestructura de recarga eléctrica.
- 0,2 M€ para el fomento de la movilidad personal: bicicletas, patinetes y motocicletas, ampliable a 0,1M€ más.
- 0,75 M€ para la renovación de flotas dedicadas a la distribución urbana de mercancías, ampliable en 0,4M€ más.
- 1,85 M€ para la renovación de la flota de taxi en la ciudad, ampliable a 1M más, actualmente se prevé conceder 2.150.000€.l
- 0,2 M€ para el achatarramiento de autobuses sin distintivo ambiental con clasificación ambiental “A”, ampliables en 0,1M€ En total, 300.000 €.

2.2.1.1.2 Análisis detallado de las medidas no normativas adoptadas para la mejora de la calidad del aire mediante la reducción de la contaminación por NO_2, que evitan la necesidad de regular restricciones a la circulación de vehículos más intensas.

Entre los instrumentos de planificación de las actuaciones municipales consideradas para dar solución al problema de cumplimiento de los valores límite de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno regulados en la normativa comunitaria y nacional de calidad del aire, destacan los siguientes:

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

1º) Plan de Calidad del Aire de la ciudad de Madrid (2011-2015):

En cumplimiento de lo previsto por el artículo 23 de la Directiva 2008/50/CE, el Ayuntamiento de Madrid sometió a información pública y aprobó el Plan de Calidad del Aire de la ciudad de Madrid (2011-2015) que recogía una serie de medidas estructurales para lograr el cumplimiento, a la mayor brevedad posible, de los valores límite anual y horario en materia de dióxido de nitrógeno.

Las medidas contempladas en este Plan resultaron insuficientes lo que provocó que la Comisión Europea) remitiera al Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación español, en fecha 19 de junio de 2015, carta de emplazamiento relativa al incumplimiento de los valores establecidos para el dióxido de nitrógeno (NO2) por la Directiva 2008/50/CE, entre otras zonas, en la zona ES1301 que corresponde al municipio de Madrid.

2º) Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático:

Ante la insuficiente reducción de emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) con las medidas aplicadas del Plan de Calidad del Aire de la ciudad de Madrid (2011-2015), en cumplimiento del artículo 23 de la DCA se sometió a información pública y aprobó el Plan de calidad del aire y cambio climático. Plan A mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de 2017.

El Plan A de Cambio Climático y Transición Energética contempla la necesidad de regular zonas de bajas emisiones y analiza posibles alternativas.

Entre las medidas del Plan A ya se incluía la regulación del Área Central Cero Emisiones, que fue desarrollada normativamente, a al afectar a los derechos y obligaciones de los ciudadanos, mediante la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, que reguló la regulación de la denominada Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central”.

La regulación de la ZBE “Madrid Central” fue declarada nula de pleno derecho, mediante varias sentencias del TSJM advertidos durante la tramitación, como consecuencia de la ausencia de memoria presupuestaria e insuficiencia del trámite de información pública.

El Plan A contempla también la prohibición de estacionamiento y de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos que conforme a la normativa estatal de tráfico carecen de distintivo ambiental. Esta medida fue regulada en el artículo 6.2 y la DT 1ª.2 de la redacción inicial de la OMS.

3º) Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360:

Ante el incumplimiento de los valores límite de protección de la salud para el dióxido de nitrógeno en 2018, y a raíz del hecho de que en febrero de 2019 ya se había incumplido el valor límite horario establecido para todo el año, se hizo necesario profundizar en las medidas recogidas en el Plan A para conseguir el cumplimiento de los valores límite de NO_2, mediante la presentación, en septiembre de 2019, de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 (en adelante ESA Madrid 360).

La citada Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 de septiembre de 2019 analiza posibles alternativas, y recoge un amplio conjunto de medidas que contienen acciones de fomento (subvenciones), planificación de obras públicas viarias, la planificación de mejoras sustanciales del transporte público colectivo regular, contemplándose, también, la necesidad de regular zonas de bajas emisiones en toda la ciudad, en el distrito Centro y en el entorno de Plaza Elíptica.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

La Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 contempla, desde un punto de vista integral, una serie de medidas dirigidas a hacer una ciudad más sostenible desde el punto de vista de la salud, la calidad del aire, la movilidad o la sostenibilidad, incluyendo la regulación de ZBEDEP en Distrito Centro y en el entorno de Plaza Elíptica, por ser la zona con peores registros de contaminación del aire de toda la ciudad.

Se trata de una Estrategia conformada por tres principales ejes de transformación:

Está en permanente actualización y su principal objetivo es el cumplimiento de los valores legislados en materia de calidad del aire, ya que afectan a la salud de las personas.

La Estrategia Madrid 360 contempla entre sus medidas las siguientes restricciones de circulación a los vehículos:

a) Plantea mantener la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", los más contaminantes en todas las vías públicas urbanas de la ciudad de Madrid, regulada en el artículo 6.2 y la Disposición transitoria primera apartado 2 de la OMS de 5 de octubre de 2018, adelantando su eficacia escalonadamente por anillos concéntricos desde el centro histórico de la ciudad hacia el exterior como la forma más proporcional de lograr el cumplimiento, lo antes posible, de los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados por la normativa comunitaria y nacional de calidad del aire.

b) Plantea la regulación de una ZBE en el Distrito Centro, coincidente con el ámbito territorial que anteriormente tuvo la ZBE "Madrid Central", manteniendo muchas similitudes respecto a las restricciones y al régimen de gestión, pero incrementando la proporcionalidad de la regulación respecto a las actividades económicas, al equiparar las actividades (empresas y autónomos) con sede en el Distrito Centro a las personas físicas residentes en dicho distrito, permitiéndoles la circulación de 3 vehículos con carácter permanentes y 21 invitaciones mensuales.

c) Plantea la regulación de una ZBE en la zona con mayores problemas de contaminación por dióxido de nitrógeno de la ciudad: el entorno de la Plaza Fernández Ladreda, popularmente conocido como "Plaza Elíptica" por la estación de metro situada en su entorno.

El desarrollo de estas medidas requiere de un desarrollo normativo mediante ordenanza municipal que se materializó en la aprobación de la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

modifica la OMS de 5 de octubre de 2018, que como describe el apartado V de su preámbulo contempla:

> a) La dotación a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental A, mediante la denominación de Madrid ZBE, otorgando con ello una misma protección a toda la ciudadanía y a todas las personas que visiten y disfruten de la ciudad de Madrid, y poder así dar cumplimiento a los valores límites de dióxido de nitrógeno establecidos por la normativa comunitaria y por la normativa estatal.
>
> b) Por otro lado la ordenanza establece un régimen especial para aquellas zonas en los que las necesidades medioambientales son más acusadas. A tal efecto se crean las denominadas ZBEDEP, a las que se otorga un régimen de especial protección adaptado a sus necesidades específicas, estableciendo su regulación general, la normativa específica de cada ZBEDEP y los contenidos regulatorios exigibles para la futura regulación de nuevas ZBEDEP que, en su caso, fuera necesario crear para proteger la salud humana y lograr el cumplimiento de la legislación estatal de calidad del aire.
>
> c) La aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano en la zona centro de la ciudad, satisfaciendo las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios. La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la disposición transitoria tercera y el anexo III de la OMS, en la redacción dada por la Ordenanza 10/2021 de 13 de septiembre.
>
> d) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido los peores y más elevados niveles de contaminación por el dióxido de nitrógeno, mediante la regulación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

La Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde en Septiembre del 2019, define el "anillo 2" que identifica con el Distrito Centro, en el que recoge actuaciones complementarias para la mejora de la calidad del aire mediante la peatonalización del entorno de la Puerta del Sol, la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de EMT para comunicar el Distrito Centro de norte a sur y de este a oeste y la creación de una línea circular de autobuses de bajas emisiones que recorra el perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360:

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, en su reunión de 10 de febrero de 2022 aprobó inicialmente el Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360 (2022-2030), en adelante PMUS Madrid 360, y acordó la apertura de un periodo de información pública durante el plazo de 30 días naturales, contado a partir del día siguiente al de la publicación del correspondiente anuncio en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid nº 41 de 18 de febrero de 2022, [10] que tuvo lugar entre el 18 de febrero y el 20 de marzo de 2022, un plazo de 30 días naturales durante el cual las personas interesadas pudieron examinar el expediente y presentar las alegaciones oportunas.

[10] https://www.bocm.es/boletin/CM_Orden_BOCM/2022/02/18/BOCM-20220218-46.PDF

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Tras analizar y dar contestación a las alegaciones presentadas durante el trámite de información pública, la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo de 7 de julio de 2022, resolvió las alegaciones presentadas (dispositivo primero), aprobó definitivamente el Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360 (dispositivo segundo), y ordenó su publicación oficial, que se produjo en el BOCM y BOAM de 21 de julio de 2022.[11]

El Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360 es un instrumento de planificación que vertebrará las políticas de movilidad de la ciudad de Madrid durante el periodo 2022-2030, que se adopta en cumplimiento del artículo 14.3.a) de la LCC y del artículo 101 de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible y que, a través de más de 120 acciones ordenadas en torno a 10 líneas estratégicas, pretende: disminuir en un 32,5 % de media el tiempo en los viajes en transporte público; reducir el tráfico hasta un 10 %, logrando aliviar la congestión circulatoria rodada que afecta a la movilidad esencial de la ciudad; rebajar en un 65 % de las emisiones de CO_2 en 2030 respecto a 1990, tal y como se estableció en el acuerdo de la COP25; y lo que es más relevante a efectos de esta MAIN, pretende lograr una mejor sustancial calidad del aire y dar cumplimiento a la directiva europea de calidad del aire, especial y específicamente en materia de dióxido de nitrógeno.

Alineado con la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, el PMUS Madrid 360 mantiene las medidas que incentivan la transición hacia flotas menos contaminantes, especialmente los vehículos eléctricos.

Así, en desarrollo de las propuestas de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, el PMUS Madrid 360 prevé la aceleración hacia estas tecnologías mediante tres actuaciones de promoción y estímulo: subvenciones Cambia 360 para la adquisición de este tipo de vehículos; implantación de nuevos puntos de recarga y prevé la restricción de la circulación de los vehículos más contaminantes (los de clasificación ambiental "A") de forma progresiva hasta su completa prohibición a partir del 1 de enero de 2025 mediante las ZBE de la ciudad de Madrid (Madrid ZBE y la ZBEDEP Plaza Elíptica), así como las restricciones de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) Movilidad peatonal:

- En diciembre de 2020 se presentó el plan para la ordenación viaria de zonas peatonales en todos los distritos de Madrid. Estas zonas eliminarán 14,6 millones de vehículos anuales, unos 40.000 al día. Hasta el momento, se han realizado peatonalizaciones en 18 de los 21 distritos.

- La primera peatonalización fue la relativa a la Puerta del Sol y su entorno, que se llevó a cabo el 20 de agosto de 2020. Se convirtieron 5.546 m2 de calzada en tramo peatonal, eliminando unos 7.000 desplazamientos diarios en vehículo privado y poniendo a disposición de los transeúntes 16.751 metros cuadrados adicionales.

- En febrero de 2024 se han peatonalizado los tres tramos (norte y sur, oeste y este) de los viales de la plaza de San Miguel, y se ha ampliado el espacio para el peatón frente la fachada del mercado.

[11] https://www.bocm.es/boletin/CM_Orden_BOCM/2022/07/21/BOCM-20220721-73.PDF https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/boam9185_2224.pdf?numeroPublicacion=9185&idSeccion=6f59e9d323612810VgnVCM1000001d4a900aRCRD&nombreFichero=boam9185_2224&cacheKey=76&guid=27f38bfc9acf1810VgnVCM2000001f4a900aRCRD&csv=true

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Además, se ha peatonalizado la calle Cenicero y Almadén en el Barrio de las Letras y las calles Yeseros, Don Pedro y Tabernillas en el Distrito Centro.

- En septiembre de 2024 se presentó el proyecto Anda Madrid. Seis rutas que el Ayuntamiento de Madrid propone por los puntos más emblemáticos de la capital. Los seis itinerarios tienen un nexo en común, la Puerta del Sol y se facilita información en un mapa sobre las distancias entre las distintas localizaciones y el tiempo medio en minutos que se tarda de un punto a otro caminando. Además, la posibilidad de enlazar determinadas zonas con las líneas 001 y 002 de la Empresa Municipal de Transportes (en adelante EMT), gratuitas durante los 365 días del año.

- Por último, el Ayuntamiento cuenta con una red de estaciones de medida de flujos peatonales con el objetivo de analizar y realizar un seguimiento de la situación de la movilidad peatonal a partir del estudio de datos arrojados.

5º) Movilidad ciclista. Ampliación del servicio público municipal de bicicleta BiciMad:

- Entre 2019 y 2020 se realizó la mayor ampliación de su historia, con 90 nuevas estaciones, prestando el servicio en 15 distritos, con 261 estaciones y casi 3.000 bicicletas en calle.

- Se destinó 48,8 millones de euros a la transformación tecnológica total del servicio hasta finales de 2023, y a finales de 2024 BiciMAD abarca todo el municipio y alcanza las 627 estaciones operativas y 8.031 vehículos repartidos por la ciudad. Lo que ha supuesto 9,94 millones de viajes realizados en 2024 (+30,6% sobre 2023); 27,3 millones km recorridos y más de 127.800 usuarios.

- A lo largo de 2024 se ha iniciado un programa de gratuidad del servicio en días relevantes (3 de junio, Día Mundial de la Bicicleta). Para 2025 se ampliará el número de días de gratuidad del servicio, el mismo número de días, que servicio de autobuses de la EMT.

6º) Movilidad ciclista. Desarrollo de infraestructura ciclista:

- Entre 2019 y 2024, entre proyectos finalizados, en ejecución y en proyecto, Madrid ha puesto en marcha 179,41 km (74,57 km de carril bici segregados y 55,4 km de uso compartido con vehículos).

- A finales de 2024, Madrid dispone de 1.163,3 km de infraestructura ciclista divido en 759,9 km de carriles bici segregados y 403,4 km de ciclocarril.

- Desde marzo de 2023 está en funcionamiento el primer tramo del carril bici de Castellana entre Plaza Castilla y Raimundo Fernández Villaverde, un itinerario segregado, seguro y conectado, para el que el Ayuntamiento ha invertido 5M€ para el primer tramo de 4,11 km.

- Se ha concluido la redacción del manual de Diseño de Infraestructuras Ciclistas.

7º) Transporte público. Autobuses:

- Se ha aprobado el Plan Estratégico de la EMT 2021-2025, que prevé una inversión de 1.000 millones de euros: 534 millones para la adquisición de autobuses y 290 millones para infraestructuras más sostenibles y eficientes.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

- Se ha llevado a cabo la adecuación de las cocheras de La Elipa para dar servicio a 318 autobuses CERO emisiones, con un presupuesto de 115 millones de euros.

- Se han invertido 10,8 M€ en construir una hidrogenera en el Centro de Operaciones de Entrevías, e incorpora diez autobuses alimentados por hidrógeno verde.

- El nuevo centro de operaciones de Las Tablas estará destinado a autobuses de bajas emisiones (eléctricos y GNC).

- En el centro de operaciones ubicado en el distrito de Carabanchel se han instalado placas fotovoltaicas y cargadores eléctricos (52) para acoger un gran número de autobuses eléctricos.

- En agosto de 2022 comenzó el proyecto para la automatización de carga inteligente mediante pantógrafo invertido. Se han alcanzado los 52 puntos en 2023, 170 puntos en el 2024 y alcanzar los 285 en 2025.

- Se ha terminado 2024 con el 17,87% de la flota electrificada, y 2025 alcanzará el 25%. En 2026 el 30% de los autobuses serán eléctricos y en 2027 se llegará al 35%.

- Además, en 2024, Madrid cuenta con 36 líneas cero emisiones (35 líneas totalmente eléctricas), frente a las sobre 28 que había a finales de 2020, sobre un total de 229 líneas, lo que la convierte en la ciudad de España con más líneas electrificadas.

8º) Transporte público. Infraestructuras reservadas:

- Desde el 2019, se han creado 91,5 km. de carril bus, de los cuales 31 km. son BRT. En total existen un total de 222,5 kilómetros de vías reservadas para el autobús de los que 35,7 km. tienen separador físico y 22,9km. están segregados, un 69,84% más respecto a las que había en 2019.

- Se ha puesto en marcha mediante colaboración público-privada un nuevo carril bus de 980 metros en la avenida de Burgos que ayudará a descongestionar el tráfico en la A1 en las horas punta.

9º) Transporte público. Ampliación de líneas y gratuidad del servicio:

- Durante el ejercicio 2024 se han abierto 5 líneas nuevas (una nocturna) haciendo un total de 229 líneas, de las cuales 30 son líneas nocturnas. En total desde el 2020, se han creado 19 nuevas líneas, entre ellas dos gratuitas.

- Se ha puesto en circulación el primer autobús a demanda para Fuencarral-El Pardo cubriendo los barrios del Pilar, Arroyo del Fresno, Mirasierra, Montecarmelo y Tres Olivos.

- A finales de 2024 están operativas 11.228 paradas, 196 más que a finales de 2023.

- Dentro de la política de gratuidad para fomentar el uso del transporte público, los autobuses de la EMT han sido gratuitos en 62 jornadas desde el 2021, con más de 64,3 millones de viajeros transportados en los días de gratuidad (en 2024 lo han sido en 5 ocasiones y 10 días habiendo transportado a 14,6 millones de viajeros).

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

- El número de pasajeros en 2024 ha sido 476,08 millones, un 4,72% superior a 2023. El 11 de octubre de 2023, 1,83 millones de viajeros utilizaron los autobuses de EMT, récord absoluto registrado desde 2007 y en 2024 el día de viajes récord ha sido el 14 de mayo con 1,80 millones.

10º) Transporte público. Renovación de flota:

- El número de pasajeros en 2024 ha sido 476,08 millones, un 4,72% superior a 2023. El 11 de octubre de 2023, 1,83 millones de viajeros utilizaron los autobuses de EMT, récord absoluto registrado desde 2007 y en 2024 el día de viajes récord ha sido el 14 de mayo con 1,80 millones.

Se han eliminado todos los vehículos diésel desde el 1 de enero de 2023 y en la actualidad el 17,8% de los autobuses municipales son eléctricos. El objetivo es alcanzar al 25% en 2025 y al 35% en 2027.

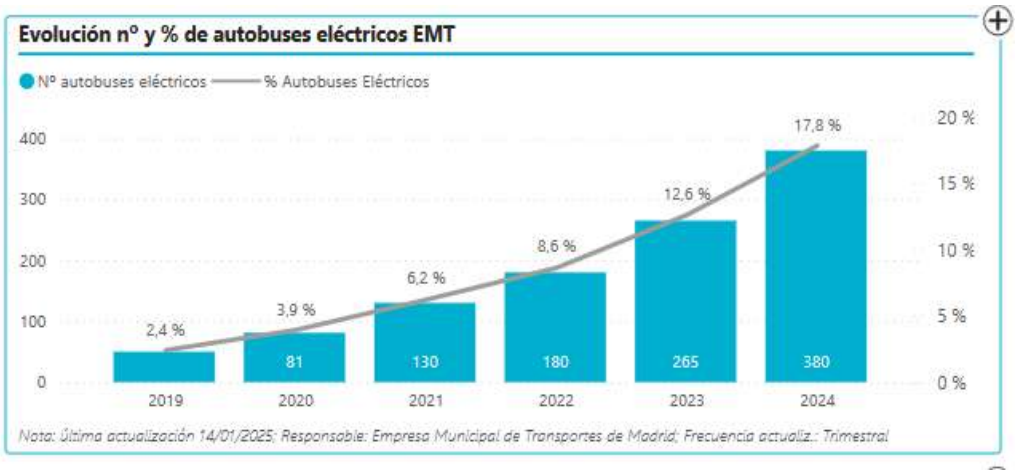


Figura X. Evolución de autobuses eléctricos de EMT

11º) Transporte público. Taxi:

- En 2021 se modificó la Ordenanza del Taxi, estableciéndose que los vehículos Eurotaxi también han de ser “CERO” emisiones o “ECO”.

- Los taxis eléctricos han pasado de 25 unidades en 2019 a 741 a finales de 2024.

- De las 15.556 licencias de taxi que hay en Madrid, los vehículos ECO y CERO emisiones representan en 2024, el 92,4% de la flota frente al 49% que había en 2019.

12º) Digitalización del transporte público. Madrid Mobility 360:

El 2 de diciembre de 2020 se puso en marcha la aplicación para dispositivos móviles *Madrid Mobility 360*, que ofrece información sobre todos los modos de movilidad sostenible y permite calcular las rutas de la EMT en función del coste, el tiempo y la ocupación.

13º) Aparcamiento. Infraestructuras:

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

- Desde 2019 se han habilitado cuatro nuevos aparcamientos intermodales (la ciudad cuenta con un total de siete). En total, el conjunto de los aparcamientos disuasorios supone: 5.538 plazas de coche, 288 plazas de motos y 51 plazas de bicicletas.

- En 2021 se inauguraron los aparcamientos intermodales de Fuente de la Mora (mayo), Pitis (junio), Aviación Española (julio): más de 1.200 plazas gratuitas para los usuarios del transporte público, con reservas para carsharing y bicicletas, y puntos de recarga eléctrica.

- En septiembre de 2021 se inauguró el aparcamiento del centro comercial Islazul, con 224 plazas gratuitas.

- En octubre de 2021 se produjo la incorporación de los aparcamientos de la Avda. de Portugal, Estadio Metropolitano y Nuestra Señora del Recuerdo a la red del Plan Aparca+T del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, para potenciar la intermodalidad.

Por otro lado, hay que indicar que:

- Está en marcha la reforma de la plaza del Carmen (377 plazas) y la transformación del aparcamiento subterráneo en un nuevo "hub" de movilidad sostenible, con la reserva de usos de micromovilidad, movilidad compartida y electromovilidad.

- Se ha finalizado las obras del aparcamiento de Vicálvaro sobre la estación de metro, que permite 148 plazas de aparcamiento.

Además, en la actualidad hay cuatro "hubs" en funcionamiento en la ciudad: Canalejas 360, Recoletos, Astillero y Cortes, a lo que hay que sumar que se van a desarrollar otros 15 más:

- En 2025 se podrán en marcha: Plaza del Carmen, Alameda, Luna Tudescos, Paseo de la Castellana, Santa Ana, Velázquez-Ayala y Velázquez-Juan Bravo;
- En 2026: Velázquez-Jorge Juan;
- En 2027: Colón, Descalzas Reales, Marqués de Urquijo y Plaza del Rey.

- El Ayuntamiento ha adjudicado, dentro de los contratos de concesión de aparcamientos, el "hub" multimodal de Luna Tudescos (445 plazas), y está en fase de licitación el aparcamiento de Santa Ana.

Por último, cabe destacar que:

- En diciembre de 2023 ha finalizado el Plan Extraordinario de Inspección de Aparcamientos para Residentes, permitiendo que 70 aparcamientos municipales no tengan en la actualidad a ningún vecino en lista de espera.

- La EMT gestiona 31 aparcamientos con 12.662 plazas: 3.410 de rotación, 3.375 de residentes y 5.877 disuasorias. Para 12.139 automóviles, 352 para motos y 171 para bicis.

- El Ayuntamiento tiene 285 parkings municipales (14 de rotación, 233 para residentes y 38 mixtos) con 108.398 plazas (12.705 de rotación y 95.693 para residentes)

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

14º) Estacionamiento en vía pública. Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

- Desde el 1 de enero de 2020, los vehículos sin distintivo ambiental no pueden estacionar en la zona SER, salvo los residentes en su propio barrio.

- Se ha modificado su sistema tarifario para desincentivar el uso de los vehículos más contaminantes, estableciendo un recargo del 20% para los vehículos de clasificación ambiental "B" e incrementando el porcentaje de reducción de la tasa para los vehículos con distintivo ECO, que ha pasado del 50% al 75% (los vehículos CERO emisiones no pagan tasa alguna por estacionar).

- En febrero del 2022, se implantó la tarifa dinámica, con el establecimiento de un recargo en la tasa en función de los niveles de NO2 en las estaciones de fondo urbano de la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

- Se han introducido las plazas de alta rotación, que permiten reducir el tráfico de agitación y favorecer la movilidad en las zonas de intensa demanda de estacionamiento.

- Desde enero de 2020 el estacionamiento regulado se ha extendido a 17 barrios de 5 distritos: Moncloa-Aravaca, Ciudad Lineal, Latina, Carabanchel y Usera. En total se han creado 40.737 nuevas plazas de las cuales están calificadas 34.467 como de uso preferente (verdes) y 2.197 de rotación (azules), quedando pendiente de calificar 4073 plazas de los barrios de Comillas y Zofío.

15º) Estacionamiento en vía pública. Reservas para vehículos de carsharing, bicicletas y vehículos de movilidad personal.

- Madrid cuenta con 7 aparcamientos reservados para empresas de carsharing.

- En la actualidad se cuenta con 14.446 plazas de aparcabicicletas y repartidas en 7.223 ubicaciones (un 102% más que en el año 2019).

16º) Digitalización de la distribución urbana de mercancías:

En octubre de 2022 se puso en marcha una aplicación móvil para la gestión "inteligente" de la carga y descarga en la ciudad, medida clave de la nueva Estrategia para la Distribución Urbana de Mercancías 360, introduciendo criterios de sostenibilidad en la gestión diaria de estas operaciones. Está dirigida al sector profesional y digitaliza todo el sistema de reparto de mercancías, automatizando el control del uso de las plazas de carga y descarga.

Su objetivo es reducir las emisiones contaminantes producidas por esta actividad económica, a través de:

- La optimización del uso de estas reservas, permitiendo una mayor disponibilidad de estas.

- La reducción del número de desplazamientos en busca de estacionamiento para la carga y descarga, así como de la indisciplina asociada a este tipo de operaciones.

- La aplicación de incentivos ambientales en el uso de estas plazas, en función del potencial contaminante de los vehículos.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

En marzo de 2023 se presentó una web desarrollada específicamente para las empresas, que proporciona una herramienta para la gestión de sus flotas.

El número de operaciones diarias que se realizan utilizando la aplicación es de unas 23.000 y se han dado de alta más de 126.000 personas.

17º) Movilidad eléctrica. Infraestructura de recarga:

- Desde 2019 se ha multiplicado por nueve los puntos de recarga rápida en espacios de acceso público para vehículos eléctricos. De las 16 instalaciones existentes a cierre de 2019, se ha pasado a 149 en 2024 y se prevé alcanzar los 290 a finales de 2025 y los 324 en 2026. A todo esto, se suman los 158 puntos con los que cuenta la EMT. De todos los puntos de EMT, 170 son pantógrafos, cifra que aumentará a 285 en 2025, como se ha dicho con anterioridad.

- En relación con los puntos de recarga pública de potencia normal ascienden a 156 esperando alcanzar 201 en 2025, a los que hay que sumar los 135 de la EMT.

- Considerando de forma global los puntos de carga rápida y lenta, tanto los que gestiona la EMT como los que ha impulsado el Ayuntamiento, se ha pasado de 186 del año 2019 a 463 puntos de recarga en 2024, lo que supone un aumento del 149%.

- Por último, hay que añadir los 380 puntos de recarga para la flota municipal.

- En agosto de 2022 se puso en marcha el “hub” Canalejas 360, que alberga la electrolinera urbana más potente de España.

- Los aparcamientos públicos de nueva construcción incluirán infraestructura de recarga eléctrica desde el inicio de su funcionamiento.

18º) Fomento de sistemas de eficiencia energética y bajas emisiones:

- Puesta en marcha de un portal web que informa del consumo en edificios municipales del Ayuntamiento y monitorización energética de 230 edificios municipales con más de 3.000 sensores instalados, con el objeto de mejorar la gestión energética de dichos edificios.

- Implantación de un Sistema de Gestión de la Energía conforme a lo establecido por la Norma Internacional UNE-ISO 50001:2018, que permite mejorar el comportamiento y desempeño energético en bibliotecas, centros deportivos y centros culturales municipales, incluyendo la eficiencia energética y el uso y el consumo racional de la energía. En la actualidad existen 72 centros gestionados y certificados conforme a esta Norma, que está permitiendo ahorros energéticos anuales superiores al 10%.

- Se ha creado la Oficina Verde del Ayuntamiento de Madrid, para concienciar, tanto a profesionales del sector de la edificación como a la ciudadanía, sobre la importancia de la eficiencia energética y la iniciativa “Habita Madrid’, una nueva campaña para concienciar a la ciudadanía de las ventajas que conlleva una correcta rehabilitación energética de viviendas y edificios.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

- En el año 2020 se puso en marcha un programa de subvenciones, dirigido a los mercados municipales y galerías de alimentación, para la instalación de paneles solares, la sustitución de cámaras y sistemas de climatización por sistemas más eficientes, y la sustitución de luminarias por iluminación LED.

- Plan Rehabilita Madrid: entre 2020 y 2023 se han invertido 240 millones de euros. Está destinado a financiar las actuaciones de mejora de la accesibilidad, conservación, eficiencia energética y salubridad de los elementos comunes en los edificios residenciales. Para el año 2022 incluyó como novedad la inclusión de subvenciones para comunidades energéticas, fotovoltaicas y renovables, con ayudas que cubren hasta el 80% de los costes de instalación de energías renovables de autoconsumo individual o colectivo, o que se destinen a tecnologías de almacenamiento energético, y hasta el 90% de los costes de estudios técnicos y jurídicos para la creación e implantación de comunidades energéticas.

- Renovación con tecnología LED del alumbrado exterior de la M-30. Con un presupuesto que supera los 25 millones de euros, además de la iluminación se mejorará la gestión para la calidad de la iluminación y el consumo energético.

19º) Fomento de energías renovables:

- En agosto de 2020 se adjudicó el contrato de suministro de electricidad para los edificios y equipamientos municipales del Ayuntamiento y sus organismos autónomos, que debe proceder en su totalidad de fuentes de energía 100% renovables.

- Se ha fijado como objetivo que el 30% de la demanda de electricidad de los edificios municipales se abastezca por autoconsumo en 2030.

- El 19 de septiembre de 2022 el Ayuntamiento lanzó la iniciativa “Madrid 360 Solar”, mediante la firma de un Convenio de colaboración con las principales entidades del sector, a fin de promover el autoconsumo energético y la generación de electricidad a partir del sol.

- En la actualidad, el Ayuntamiento de Madrid cuenta con un total de 161 instalaciones fotovoltaicas con una potencia instalada de 3,172 kW., habiendo generado 4,58GWh, (+16% respecto a 2023).

- Incentivos fiscales: 50% de reducción en el Impuesto de Bienes Inmuebles (IBI) durante 3 años a los edificios que instalen sistemas para el aprovechamiento de la energía solar y 95% de reducción en el Impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras (ICIO) si se realiza una instalación para autoconsumo.

20º) Economía circular y gestión de residuos:

- Se ha ampliado la planta de tratamiento de biometano en las instalaciones de tratamiento de residuos (parque tecnológico de Valdemingómez-PTV), con un incremento de la capacidad de gas de origen renovable que se inyecta a la red gasista del 80% (equivalente al gas necesario para abastecer 750 autobuses o 20.000 hogares).

- En septiembre de 2022, una de las líneas de autobuses municipales de GNC comenzó a utilizar biometano generado a partir de los residuos del PTV como combustible de su flota de autobuses.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

- Se ha implantado la recogida selectiva de materia orgánica en toda la ciudad y, en junio de 2022, se aprobó la construcción de una nueva planta de tratamiento y compostaje de materia orgánica, con una inversión de 42 millones de euros.

- Se han iniciado dos procesos de compra pública innovadora para poner en marcha el proyecto "ValdeInnova Biomethane", con el objetivo de reducir los gases de efecto invernadero de la Planta de Biogás de La Paloma y para el control de emisiones fugitivas de Biogás y otros gases.

- En 2021, se instalaron 12.000 sensores volumétricos de llenado en las papeleras de la ciudad.

- Se han instalado 1.300 papeleras "inteligentes" por todos los distritos de Madrid, que permiten optimizar las rutas de recogida y reducir, con ello, la emisión de contaminantes. Además, se ha puesto en marcha el contrato de conservación de las más de 60.000 papeleras ya existentes por 24,4 millones, sumando un total de 89.860 papeleras en la ciudad.

- Se incorpora a su dispositivo de limpieza viaria en abril de 2024, una prueba piloto con vehículos con Inteligencia Artificial.

- Se habilita un nuevo servicio gratuito de recogida de muebles en vía pública. En cada barrio se establece un día fijo al mes para que los vecinos depositen sus residuos voluminosos.

- Se ha renovado la flota de puntos limpios móviles con vehículos ECO que además aumentan sus paradas un 6% desde 2019.

21º) Renovación de flotas de servicios municipales:

- Se han renovado las flotas de vehículos de los servicios de limpieza y zonas verdes, licitados en 2021, a vehículos menos contaminantes, incorporándose 219 vehículos CERO emisiones y 463 ECO en 2022. Y toda la flota de puntos limpios móviles dispone de vehículos ECO.

- Se ha completado la electrificación del 100% de la flota de vehículos de los Agentes de Movilidad. Disponen de 196 vehículos: 3 furgonetas, 44 coches, 122 motos y 27 bicicletas eléctricas. Así mismo dispondrán de 29 cargadores.

22º) Nuevas infraestructuras:

- Carril Bus VAO de la A2. En otoño del 2019 se firmó el convenio con la Administración General del Estado y la Comunidad de Madrid para la construcción de esta infraestructura. El 30 de diciembre de 2021 el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana licitó las obras para su ejecución con un presupuesto de 12,5 millones de euros.

- En el último trimestre de 2024 ha comenzado la ejecución del Paseo Verde del Suroeste y el soterramiento de la A-5. Esta obra es un proyecto de regeneración y transformación urbana del entorno de la actual A-5. Se recuperará el espacio en superficie que ésta ocupa en la actualidad con un Paseo Verde que conectará Casa de Campo con el entorno de Puerta del Ángel y Madrid Río. Este paseo dará continuidad longitudinal a la zona peatonal de la avenida de Portugal y concluirá en el entorno de la avenida Padre Piquer, facilitando la movilidad peatonal y ciclista a lo largo de

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

todo el paseo. El Ayuntamiento invertirá 405 millones de euros para los trabajos de soterramiento de la A-5:

- 80.000 m^2 de nuevas zonas verdes.
- Reducción del 90% tanto de tráfico como de emisiones contaminantes.
- 7.300 árboles nuevos.
- Carril bici bidireccional semaforizado de 3,5 km.
- Infraestructuras geotérmicas y fotovoltaicas.

Todas estas medidas evitan tener que adoptar medidas normativas que restrinjan la circulación de vehículos más intensas.

Por tanto, **este apartado de la MAIN justifica:**

1º) tanto las medidas no normativas adoptadas por el Ayuntamiento de Madrid **para la reducción de la contaminación por dióxido de nitrógeno** y la mejora general de la calidad del aire, adicionales y complementarias a la regulación de las ZBE de a ciudad de Madrid, incluyendo las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica;

2º) como la proporcionalidad de la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, en los términos contenidos en el Proyecto normativo **porque, de no haberse considerado como alternativas no normativas y adoptado por el Ayuntamiento de Madrid, habría sido necesario adoptar medidas normativas adicionales o más restrictivas de la circulación de vehículos**, atendiendo a la clasificación ambiental según su potencial contaminante. Este hecho explica la remisión en bloque a este apartado 2.2.1 de la MAIN, que por razones de economía, se da por expresamente reproducido al analizar la proporcionalidad de la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos contenidos en el Proyecto normativo.

2.2.1.2 Subvenciones municipales para facilitar la transición hacia vehículos menos contaminantes y más eficientes medioambiental y energéticamente.

1. Las subvenciones municipales se destinan a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid. Por ello, junto a la definición del ámbito territorial imprescindible para ello y la regulación de un régimen transitorio que facilita la adaptación por la ciudadanía del cumplimiento de la norma, las subvenciones suponen un elemento adicional de proporcionalidad de la regulación de las ordenaciones de carácter permanente destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la regulación de las ZBEDEP “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica”.

A efectos del cumplimiento del principio de proporcionalidad del artículo 129.3 de la LPAC, las subvenciones constituyen las actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las restricciones de circulación de las ZBEDEP “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica”, y que hacen que la redacción que el Proyecto normativo propone dar a los artículos 22, 23, 24 y el anexo III de la OMS proponga regular exclusivamente aquellas cargas o restricciones estrictamente necesarias para cumplir las razones de interés general que la motivan, imponiendo el menor número posible de aquellas y de la forma menos restrictiva para los derechos de las personas y que imponga menos obligaciones a los destinatarios, pretendiendo la consecución de los fines de interés general de protección del derecho a la vida y la integridad física, de la

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

salud pública y la protección de medio ambiente urbano, evitando cargas administrativas innecesarias y accesorias para las personas.

En este sentido, las subvenciones municipales para la adquisición de nuevos vehículos, junto al resto de medidas de la Estrategia Ambiental Madrid 360, así como las subvenciones del resto de Administraciones Públicas acelerarán la renovación del parque motorizado de la ciudad de Madrid, facilitando así que las medidas normativas de restricciones que tengan que adoptarse para satisfacer las razones imperiosas de interés general de la protección del derecho a la vida, la salud y el medio ambiente urbano sean, no solo las estrictamente necesarias, sino que sean las más proporcionales y menos restrictiva para los derechos de las personas, de la competencia y de la actividad económica, coadyuvando al cumplimiento de lo previsto en los artículos artículo 129.3 de la LPAC, 4 de la Ley 40/2015 de Régimen Jurídico del Sector Público .

2. En el marco del "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360", en el que se planteó los contenidos que han dado lugar a la regulación de las ZBE de la ciudad de Madrid, incluyendo las ZBEDEP "Distrito Centro" y "Plaza Elíptica", y que constituye un antecedente del Proyecto de ordenanza que propone la regulación de las ZBEDEP "Distrito Centro" y "Plaza Elíptica", las subvenciones municipales concedidas en estos últimos años para promover la renovación del parque de vehículos de la ciudad de Madrid por vehículos más eficientes medioambientalmente (tanto en materia de calidad del aire por la reducción de las emisiones de dióxido de nitrógeno, como en materia de contaminación acústica y en materia de cambio climático por la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero) y energéticamente han sido las siguientes:

1º) Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid PES 2018-2020:

El objetivo estratégico del Plan de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad es el de contribuir a la mejora de la calidad del aire de la Ciudad de Madrid y a la lucha contra el cambio climático.

El Plan Estratégico de Subvenciones para los ejercicios 2018-2020 aprobado por Decreto de 5 de junio de 2018, de la Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente contenía dos líneas de subvención para contribuir a alcanzar el objetivo estratégico fijado, que es la mejora de la calidad del aire de la ciudad de Madrid y la lucha contra el cambio climático.

Para contribuir a la consecución de los objetivos fijados en el "Plan A de Calidad de Aire y Cambio Climático", el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360", presentado en septiembre de 2019, amplía las medidas del "Plan A" y contempla el establecimiento de una línea de ayudas dirigidas a impulsar la renovación por vehículos menos contaminantes de la flota de taxis, de autobuses de transporte discrecional y de ruta, de vehículos de particulares y de carga y descarga, así como de instalación de puntos de recarga eléctrica y la sustitución de instalaciones térmicas y de climatización por tecnologías más eficientes y menos contaminantes en el municipio de Madrid.

A tal efecto se modificó el PES 2018-2020 mediante Decreto del 13 de febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que recoge las líneas de ayudas incluidas en Madrid 360 y que recoge las siguientes **líneas de ayuda:**

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

a. **Convocatoria para la adquisición de vehículos autotaxi con clasificación ambiental CERO emisiones y ECO.** La financiación se realiza con cargo a la aplicación presupuestaria "Otras subvenciones a empresas privadas" 2020/001/150/133.01/779.99. Ejercicio 2020: inicialmente se presupuestos 3 millones ampliable hasta 5 millones de euros, pero finalmente se realizó una ampliación de crédito hasta alcanzar la cuantía de 3.984.483 euros.

b. **Convocatoria para la adquisición de vehículos destinados a la renovación de vehículos particulares.** La financiación es íntegramente municipal con cargo a la aplicación presupuestaria 001/150/172.11/789.00 "Otras transferencias de capital a familias" del Presupuesto General del Ayuntamiento de Madrid del ejercicio 2020. Ejercicio 2020: 15.500.000 euros

c. **Convocatoria para la adquisición de vehículos para la renovación de la flota de autobuses de transporte discrecional y regular de uso especial.** La aplicación presupuestaria a la que se imputará el gasto será la 001/150/172.11/779.99 "Otras subvenciones a empresas privadas" del Presupuesto General del Ayuntamiento de Madrid para el ejercicio 2020. Ejercicio 2020: 2.000.000 de euros.

d. **Convocatoria para la adquisición de vehículos destinados a la renovación de furgonetas y camiones ligeros (N1 yN2) que desarrollen la actividad de distribución urbana de mercancías en la ciudad de Madrid.** La financiación es con cargo a la aplicación presupuestaria 001/150/172.11/789.00 "Otras transferencias de capital a familias" del Presupuesto General del Ayuntamiento de Madrid del ejercicio 2020. Ejercicio 2020: 4.000.000 de euros.

e. **Convocatoria para la instalación de infraestructura de recarga para vehículos eléctricos.** Los programas o partidas a las que se imputará el gasto público son con cargo a la aplicación presupuestaria 001/150/172.11/789.00 "Otras transferencias de capital a familias". Para la convocatoria de 2020 se prevé una aplicación presupuestaria de 1.500.000 euros.

Como, consecuencia de los problemas y las necesidades derivadas de la imprescindible respuesta municipal a la crisis sanitaria derivada de la COVID-19, solo pudo convocarse en 2020 la línea de ayudas para la adquisición de vehículos autotaxi con clasificación ambiental CERO emisiones y ECO descrita en el apartado a).

2º) Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno del Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid PES 2021-2023:

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360, el Plan Estratégico de Subvenciones para los ejercicios 2018-2020 contempla la concesión de las siguientes líneas de subvenciones por valor de 67.500.000 euros en el periodo 2021-2023, destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid, reducir las emisiones de CO2 y reducir la temperatura del planeta, favoreciendo el cumplimiento de los compromisos adoptados por el Reino de España en el Acuerdo Internacional de París de diciembre de 2015 y en la reciente "Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático COP25de Chile - Madrid de diciembre de 2019" [12].

[12] United Nations Change Conference COP25.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Año	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

Tabla 1. Subvenciones de la Línea 1 "Movilidad Sostenible" del "Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid".

El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

El PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

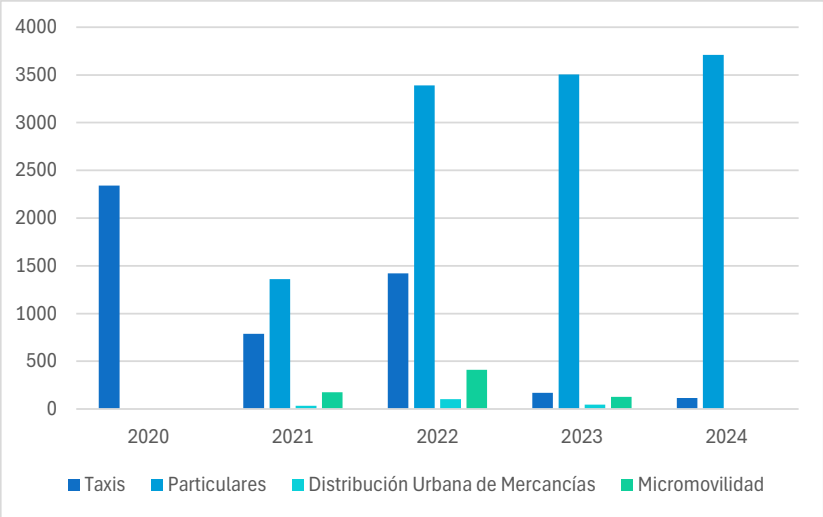


Figura 1. Subvenciones concedidas para el cambio tecnológico de los vehículos. Fuente: Ayuntamiento de Madrid

En total se ha potenciado la renovación de 17.696 vehículos, lo que resulta una media de aproximadamente 3.500 vehículos por año.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

	LINEA DE SUBVENCION		Subvenciones concedidas
2024	Taxis	*Eurotaxi. Etiqueta ECO o Cero emisiones. Nuevo*	48
		Eurotaxi. Etiqueta ECO o Cero emisiones. Usado	4
		Autotaxi. Cero emisones. Nuevo	63
		Total	115
	Infraestructura de recarga	*Ámbito 1 – Destinadas a aparcamientos para residentes (PAR)*	8
		Ámbito 2 – Destinadas a aparcamientos de uso residencial privado	-
		Total	8
	Vehículos particulares	*Ambito 1 Cero emisiones*	699
		Ambito 2 ECO	2.840
		Ambito 3 C	170
		Total	3.709
2023	Taxis	*Autotaxi. Cero emisones. Nuevo*	145
		Autotaxi. ECO emisones. Nuevo	11
		TR1 Eurotaxi con ertiqueta ECO o Cero emisiones Nuevo	7
		TR2 Eurotaxi con ertiqueta ECO o Cero emisiones Usado	5
		Total	168
	Infraestructura de recarga	*Ambito 1.1 Transporte de mercancías o personas*	5
		Ambito 1.2 Puntos de recarga de acceso público en suelo privado	8
		Ambito 1.3 Puntos de recarga para trabajadores y clientes de empresas	11
		Ambito 2 Comunidades de propietarios de edificios residenciales	2
		Total	26
	Vehículos particulares	*Ambito 1 Cero emisiones*	541
		Ambito 2 ECO	2.808
		Ambito 3 C	156
		Total	3.505
	Distribución urbana de mercancías	*L1 Furgonetas y camiones ligeros Cat N1 y N2 Cero emisiones*	19
		L2 Furgonetas y camiones ligeros Cat N1 y N2 ECO	21
		L3 Furgonetas y camiones ligeros Cat N1 y N2 C	6
		L4 Bicicletas de pedales, ciclomotores y motocicletas eléctricas	-
		Total	46
	Vehículos destinados a la micromovilidad	*L1 Patinetes eléctricos*	10
		L2 Bicicletas de pedales	103
		L3 Ciclomotores eléctricos	7
		L4 Motocicletas eléctricas	8
		L5 Cuatriciclos ligeros	
		L6 Cuatriciclos pesados	
		Total	128

Tabla 2. Subvenciones aprobadas por tipo y año para la renovación de vehículo (años 2023-2024). Fuente: Ayuntamiento de Madrid

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

		LINEA DE SUBVENCION	Subvenciones concedidas
2022	Taxis	*Autotaxi. ECO o Cero emisones. Nuevo*	1.414
		Eurotaxi con ertiqueta ECO o Cero emisiones	7
		Total	1.421
	Infraestructura de recarga	*L1 Transporte de mercancías o personas*	1
		L2 Puntos de recarga de acceso público en suelo privado	15
		L3 Puntos de recarga para trabajadores y clientes de empresas	14
		L4 Comunidades de propietarios de edificios residenciales	-
		Total	30
	Vehículos particulares	*L1 Cero emisiones*	564
		L2 ECO	2.655
		L3 C	172
		Total	3.391
	Distribución urbana de mercancías	*L1 Cero emisiones*	23
		L2 ECO	54
		L3 C	15
		L4 Bicicletas de pedales, ciclomotores y motocicletas eléctricas	10
		Total	102
	Vehículos destinados a la micromovilidad	*L1 Patinetes eléctricos*	105
		L2 Bicicletas de pedales	245
		L3 Ciclomotores eléctricos	6
		L4 Motocicletas eléctricas	55
		Total	411
2021	Taxis	*Autotaxi. ECO o Cero emisones. Nuevo*	788
		Total	788
	Infraestructura de recarga	*L1 Transporte de mercancías o personas*	5
		L2 Puntos de recarga de acceso público en suelo privado	8
		L3 Puntos de recarga para trabajadores y clientes de empresas	12
		L4 Comunidades de propietarios de edificios residenciales	-
		Total	25
	Vehículos particulares	*L1 Cero emisiones*	236
		L2 ECO	956
		L3 C	168
		Total	1.360
	Distribución urbana de mercancías	*L1 Cero emisiones*	1
		L2 ECO	19
		L3 C	9
		L4 Bicicletas de pedales, ciclomotores y motocicletas eléctricas	6
		Total	35
	Vehículos destinados a la micromovilidad	*L1 Patinetes eléctricos*	61
		L2 Bicicletas de pedales	96
		L3 Ciclomotores eléctricos	5
		L4 Motocicletas eléctricas	13
		Total	175
2020	Taxis	*Autotaxi. ECO o Cero emisones. Nuevo*	2.342
		Total	2.342

Tabla 3. Subvenciones aprobadas por tipo y año para el cambio de vehículo (años 2020-2023). Fuente: Ayuntamiento de Madrid

Por tanto, se ha establecido, por parte del Ayuntamiento, un ambicioso Plan de Subvenciones por un importe, **entre los años 2020 y 2024**, de 103,05 millones de euros que, en el caso de las ayudas a la movilidad ha sido:

a) 43,8 M€ para la renovación del parque de vehículos particulares.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

b) 12 M€ para la renovación de la flota de taxi en la ciudad.

c) 5,7 M€ para la renovación de flotas dedicadas a la distribución urbana de mercancías.

d) 5 M€ para el fomento de la infraestructura de recarga eléctrica.

e) 1,45 M€ para el fomento de la movilidad personal: bicicletas, patinetes y motocicletas.

3º) Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno del Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid 2024-2027, para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes medioambientalmente:

El Plan Estratégico de Subvenciones 2024 – 2027, [13] incorporado como ANEXO 10.10 de la presente MAIN, recoge la previsión de subvenciones en diferentes líneas de actuación. Para el análisis de impacto económico y social de esta modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible hay una previsión de gasto de 87 M€ en la línea 10 y 16,1 M€ en la línea 9, Objetivo específico 35, por un importe de 103.1 M (30,95 M€ anuales en el periodo 2025-2027).

Este Plan Estratégico de Subvenciones del Ayuntamiento de Madrid (PES), pretende seguir fomentando la eficiencia energética, la renovación del parque circulante acelerando la penetración de vehículos menos contaminantes (CERO y ECO) o la innovación.

En concreto, los objetivos específicos del Plan Estratégico de Subvenciones con impacto en la calidad del aire contemplan para los años 2025 a 2027 las siguientes previsiones de subvención para los siguientes objetivos y subobjetivos:

[13] Plan estratégico de subvenciones 2024- 2027
https://transparencia.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/AdministracionElectronica/Colecciones/PlanesEstrategicosAreas/PES%20%C3%BAnico/PES_consolidado_modificacion_19062025.pdf

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Objetivos/Indicador	Aplicación presupuestaria	2025	2026	2027
OBJETIVO ESPECÍFICO 35: Reducción de la emisión de gases contaminantes a través de la eficiencia energética del sector residencial y comercial	001/150/17211/78900	5.000.000,00	5.000.000,00	5.000.000,00
OBJETIVO ESPECÍFICO 36: Mejorar la calidad del aire y reducir las emisiones potenciando el uso de vehículos menos contaminantes	001/150/17211/78900 001/150/13301/77999	22.950.000,00	22.950.000,00	22.950.000,00
Código 271: Convocatoria para la adquisición de vehículos destinados a la renovación de furgonetas y camiones ligeros (N1 y N2), así como adquisición de bicicletas con sistema de asistencia al pedaleo, ciclomotores eléctricos y motocicletas eléctricas, que desarrollen la actividad de distribución urbana de mercancías en la ciudad de Madrid	001/150/44110/77999	2.000.000,00	2.000.000,00	2.000.000,00
Código 273: Convocatoria para la adquisición de vehículos para la renovación de la flota de autobuses de transporte discrecional y regular de uso especial	001/150/44110/77999	2.000.000,00	2.000.000,00	2.000.000,00
Código: 336. Subvenciones para el achatarramiento de autobuses y autocares de transporte público discrecional o transporte privado complementario	001/150/17211/78900	200.000,00	200.000,00	200.000,00
OBJETIVO ESPECÍFICO 37: Mejorar la calidad del aire potenciando el uso del vehículo eléctrico y ECO a través de instalaciones de infraestructuras de recarga	001/150/17211/78900	3.000.000,00	3.000.000,00	3.000.000, 00

Tabla 4. Medidas del Plan Estratégico de Subvenciones 2024 – 2027 para la mejora de la calidad del aire

Por tanto, se ha establecido, por parte del Ayuntamiento, un ambicioso Plan de Subvenciones por un importe, entre los años 2020 y 2024, de 103,05 millones de euros que, en el caso de las ayudas a la movilidad ha sido:

a) 43,8 M€ para la renovación del parque de vehículos particulares.

b) 12 M€ para la renovación de la flota de taxi en la ciudad.

c) 5,7 M€ para la renovación de flotas dedicadas a la distribución urbana de mercancías.

d) 5 M€ para el fomento de la infraestructura de recarga eléctrica.

e) 1,45 M€ para el fomento de la movilidad personal: bicicletas, patinetes y motocicletas.

Este Plan Estratégico de Subvenciones del Ayuntamiento de Madrid (PES), pretende seguir fomentando la eficiencia energética, la renovación del parque circulante acelerando la penetración de vehículos menos contaminantes (CERO y ECO) o la innovación. La sustitución de los vehículos de la ciudad de Madrid por vehículos menos contaminantes permitirá continuar contribuyendo al cumplimiento de los límites de calidad del aire, principalmente a través de ayudas destinadas a la renovación de flota e instalación de infraestructuras de recarga, para las que el PES municipal contempla un presupuesto de 86.400.000 € para el periodo 2024-2027.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

4º) Subvenciones para 2025 previstas en el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno del Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes medioambientalmente:

El Plan Estratégico de Subvenciones del Ayuntamiento de Madrid (PES) tiene planificado conceder en 2025 subvenciones por valor de 30.950.000 € para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes medioambientalmente, en los siguientes términos:

Código objetivo	Objetivo Específico	Actuación	Aplicación presupuestaria	2025
35	Reducir la emisión de gases contaminantes a través de la eficiencia energética del sector residencial y comercial	Convocatoria para la renovación de instalaciones térmicas con tecnologías menos contaminantes	001/150/17211/78900	5.000.000,00 €
36	Mejorar la calidad del aire y reducir las emisiones potenciando el uso de vehículos menos contaminantes	Convocatoria para la adquisición de bicicletas con sistema de asistencia al pedaleo, ciclomotores eléctricos y patinetes eléctricos	001/150/44110/78900	750.000,00 €
36	Mejorar la calidad del aire y reducir las emisiones potenciando el uso de vehículos menos contaminantes	Convocatoria para la adquisición de vehículos autotaxi que cuenten con la etiqueta ECO o CERO EMISIONES de la DGT	001/150/13301/77999	3.000.000,00 €
36	Mejorar la calidad del aire y reducir las emisiones potenciando el uso de vehículos menos contaminantes	Convocatoria para la adquisición de vehículos destinados a la renovación de furgonetas y camiones ligeros (N1 y N2), así como adquisición de bicicletas con sistema de asistencia al pedaleo, ciclomotores eléctricos y motocicletas eléctricas, que desarrollen la actividad de distribución urbana de mercancías en la ciudad de Madrid	001/150/44110/77999	2.000.000,00 €
36	Mejorar la calidad del aire y reducir las emisiones potenciando el uso de vehículos menos contaminantes	Convocatoria para la adquisición de vehículos destinados a la renovación de vehículos particulares	001/150/17211/78900	15.000.000,00 €
36	Mejorar la calidad del aire y reducir las emisiones potenciando el uso de vehículos menos contaminantes	Convocatoria para la adquisición de vehículos para la renovación de la flota de autobuses de transporte discrecional y regular de uso especial	001/150/44110/77999	2.000.000,00 €
36	Mejorar la calidad del aire y reducir las emisiones potenciando el uso de vehículos menos contaminantes	Subvenciones para el achatarramiento de autobuses y autocares de transporte público discrecional o transporte privado complementario	001/150/17211/78900	200.000,00 €
37	Mejorar la calidad del aire potenciando el uso del vehículo eléctrico y ECO a través de instalaciones de infraestructuras de recarga	Convocatoria para la instalación de infraestructuras de recarga para vehículos eléctricos	001/150/17211/78900	3.000.000,00 €
	CUANTÍA	TOTAL SUBVENCIONES 2025		30.950.000,00 €

El carácter flexible de estas subvenciones permite introducir nuevos ámbitos que se ajusten a necesidades identificadas, como, por ejemplo, ha sido la incorporación en la convocatoria de 2025 de una nueva línea para fomentar el achatarramiento de autobuses con clasificación ambiental “A” o la incorporación de un nuevo ámbito en la convocatoria de DUM para financiar la sustitución de equipos de refrigeración de vehículos de distribución urbana por sistemas eléctricos sin emisiones.

En 2025 se destinarán 9,8 millones de euros de subvenciones efectivamente convocadas, ampliables en 13,95M€ más (23,55€ en total), con la siguiente distribución:

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

- 1,8 M€, ampliable en 900.000€ para la renovación de instalaciones térmicas y de climatización.
- 4 M€, ampliable a 10 M€ más, para la renovación del parque de vehículos particulares.
- 1 M€, ampliable en otro 1M€ más, para el fomento de la infraestructura de recarga eléctrica.
- 0,2 M€ para el fomento de la movilidad personal: bicicletas, patinetes y motocicletas, ampliable a 0,1M€ más.
- 0,75 M€ para la renovación de flotas dedicadas a la distribución urbana de mercancías, ampliable en 0,4M€ más.
- 1,85 M€ para la renovación de la flota de taxi en la ciudad, ampliable a 1M más, actualmente se prevé conceder 2.150.000€.l
- 0,2 M€ para el achatarramiento de autobuses sin distintivo ambiental con clasificación ambiental "A", ampliables en 0,1M€ En total, 300.000 €.

Código	Objetivo Específico	Actuación	Aplicación presupuestaria	2025
35	Reducir la emisión de gases contaminantes a través de la eficiencia energética del sector residencial y comercial	Convocatoria para la renovación de instalaciones térmicas con tecnologías menos contaminantes	001/150/17211/78900	1.800.000€ ampliable en 900.000€ (total 2.700.000€).
36	Mejorar la calidad del aire y reducir las emisiones potenciando el uso de vehículos menos contaminantes	Convocatoria para la adquisición de bicicletas con sistema de asistencia al pedaleo, ciclomotores eléctricos y patinetes eléctricos	001/150/44110/78900	200.000€ ampliable en 100.000€ (total 300.000,00 €)
36	Mejorar la calidad del aire y reducir las emisiones potenciando el uso de vehículos menos contaminantes	Convocatoria para la adquisición de vehículos autotaxi que cuenten con la etiqueta ECO o CERO EMISIONES de la DGT	001/150/13301/77999	1.850.000€ ampliables en 1.000.000€ (total 2.850.000, actualmente 2.150.000,00 €)
36	Mejorar la calidad del aire y reducir las emisiones potenciando el uso de vehículos menos contaminantes	Convocatoria para la adquisición de vehículos destinados a la renovación de furgonetas y camiones ligeros (N1 y N2), así como adquisición de bicicletas con sistema de asistencia al pedaleo, ciclomotores eléctricos y motocicletas eléctricas, que desarrollen la actividad de distribución urbana de mercancías en la ciudad de Madrid	001/150/44110/77999	750.000,00 €, ampliable en 400.000€ (total 1.150.000€)
36	Mejorar la calidad del aire y reducir las emisiones potenciando el uso de vehículos menos contaminantes	Convocatoria para la adquisición de vehículos destinados a la renovación de vehículos particulares	001/150/17211/78900	4.000.000€, ampliable en 10.0.000.000€ (total 14.000.000,00 €)
36	Mejorar la calidad del aire y reducir las emisiones potenciando el uso de	Subvenciones para el achatarramiento de autobuses y autocares de transporte público	001/150/17211/78900	200.000€, ampliable en 100.000€ (total 300.000,00 €)

Información de Firmantes del Documento

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

MADRID

	vehículos menos contaminantes	discrecional o transporte privado complementario		
37	Mejorar la calidad del aire potenciando el uso del vehículo eléctrico y ECO a través de instalaciones de infraestructuras de recarga	Convocatoria para la instalación de infraestructuras de recarga para vehículos eléctricos	001/150/17211/78900	1.000.000,00 €, ampliable en 1.000.000€ (total 2.000.000€)
	CUANTÍA	TOTAL SUBVENCIONES 2025		30.950.000,00 €

5º) Subvenciones para 2026 y 2027 previstas en el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno del Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes medioambientalmente:

Las subvenciones del Plan Estratégico de Subvenciones del Ayuntamiento de Madrid relacionadas con el Proyecto normativo, que se prevé conceder los próximos ejercicios 2025 y 2026, se elevan a 61.900.000,00 €, considerándose parcialmente compensatorios de las medidas restrictivas de la circulación de vehículos en las ZBEDEP que el Proyecto normativo propone regular (al facilitar la renovación de vehículos por otros menos contaminantes, como los CERO emisiones y los y ECO), son las siguientes:

Objetivo nº	Objetivo Específico	Actuación	Aplicación presupuestaria	2026	2027
35	Reducir la emisión de gases contaminantes a través de la eficiencia energética del sector residencial y comercial	Convocatoria para la renovación de instalaciones térmicas con tecnologías menos contaminantes	001/150/17211/78900	5.000.000,00 €	5.000.000,00 €
36	Mejorar la calidad del aire y reducir las emisiones potenciando el uso de vehículos menos contaminantes	Convocatoria para la adquisición de bicicletas con sistema de asistencia al pedaleo, ciclomotores eléctricos y patinetes eléctricos	001/150/44110/78900	750.000,00 €	750.000,00 €
36	Mejorar la calidad del aire y reducir las emisiones potenciando el uso de vehículos menos contaminantes	Convocatoria para la adquisición de vehículos autotaxi que cuenten con la etiqueta ECO o CERO EMISIONES de la DGT	001/150/13301/77999	3.000.000,00 €	3.000.000,00 €
36	Mejorar la calidad del aire y reducir las emisiones potenciando el uso de vehículos menos contaminantes	Convocatoria para la adquisición de vehículos destinados a la renovación de furgonetas y camiones ligeros (N1 y N2), así como adquisición de bicicletas con sistema de asistencia al pedaleo, ciclomotores eléctricos y motocicletas eléctricas, que desarrollen la actividad de distribución urbana de mercancías en la ciudad de Madrid	001/150/44110/77999	2.000.000,00 €	2.000.000,00 €
36	Mejorar la calidad del aire y reducir las emisiones potenciando	Convocatoria para la adquisición de vehículos destinados a la renovación de vehículos particulares	001/150/17211/78900	15.000.000,00 €	15.000.000,00 €

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

	el uso de vehículos menos contaminantes				
36	Mejorar la calidad del aire y reducir las emisiones potenciando el uso de vehículos menos contaminantes	Convocatoria para la adquisición de vehículos para la renovación de la flota de autobuses de transporte discrecional y regular de uso especial	001/150/44110/ 77999	2.000.000,00 €	2.000.000,00 €
36	Mejorar la calidad del aire y reducir las emisiones potenciando el uso de vehículos menos contaminantes	Subvenciones para el achatarramiento de autobuses y autocares de transporte público discrecional o transporte privado complementario	001/150/17211/ 78900	200.000,00 €	200.000,00 €
37	Mejorar la calidad del aire potenciando el uso del vehículo eléctrico y ECO a través de instalaciones de infraestructuras de recarga	Convocatoria para la instalación de infraestructuras de recarga para vehículos eléctricos	001/150/17211/ 78900	3.000.000,00 €	3.000.000,00 €
				30.950.000,00 €	30.950.000,00 €

El total de subvenciones destinadas a reducir las emisiones de gases contaminantes asciende a 61.900.000,00 € de los que, excluyendo los 10.000.000,00 € estimados en conjunto en los ejercicios 2025 y 2026 para la renovación de instalaciones térmicas con tecnologías menos contaminantes, se ha planificado conceder 51.900.000,00 € para la renovación del parque móvil a través de la subvención a la adquisición de vehículos menos contaminantes (29.950.000,00 € por cada ejercicio).

3. La relación de los referidos Planes Estratégicos de Subvenciones del Ayuntamiento de Madrid con la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360, Estrategia que desarrollo normativamente el Proyecto normativo, hace que las subvenciones concedidas se consideren tanto antecedentes de la regulación de las ZBE de la ciudad en la OMS, incluidas las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, como instrumentos de carácter compensatorio que facilitan la adaptación al cumplimiento de la norma porque ayudan a la renovación del parque móvil hacia vehículos menos contaminantes medioambiental y energéticamente.

4. Por todo lo anteriormente expuesto, se concluye que:

a) **Las subvenciones concedidas** hasta el momento de la aprobación de la ordenanza **deben considerarse antecedentes de la regulación y como medidas no regulatorias que determinan que la regulación sea más proporcional,** porque se adoptan las restricciones estrictamente necesarias para lograr el cumplimiento de las razones imperiosas de interés general que motivan su aprobación, para lograr la protección eficaz del derecho a la vida y la integridad física, así como la protección de la salud pública, la salud humana y el medio ambiente urbano, **medidas que incrementan el carácter mínimo de las restricciones circulatorias** de vehículos de las ZBEDEP porque, de no haber existido esas subvenciones junto al resto de medidas no normativas, habría sido necesario establecer una regulación más estricta de las ZBE, incluidas las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

   A efectos del cumplimiento del principio de proporcionalidad del artículo 129.3 de la LPAC, las subvenciones constituyen las actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

a las restricciones de circulación de las ZBEDEP "Distrito Centro" y "Plaza Elíptica", y que hacen que la redacción que el Proyecto normativo propone dar a los artículos 22, 23, 24 y el anexo III de la OMS proponga regular exclusivamente aquellas cargas o restricciones estrictamente necesarias para cumplir las razones de interés general que la motivan, imponiendo el menor número posible de aquellas y de la forma menos restrictiva para los derechos de las personas y que imponga menos obligaciones a los destinatarios, pretendiendo la consecución de los fines de interés general de protección del derecho a la vida y la integridad física, de la salud pública y la protección de medio ambiente urbano, evitando cargas administrativas innecesarias y accesorias para las personas.

Estas subvenciones permiten que las restricciones a la circulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica sean las más proporcionales y las menos restrictiva para los derechos de las personas, de la competencia y de la actividad económica, coadyuvando al cumplimiento de lo previsto en los artículos 129.3 de la LPAC y 4 de la Ley 40/2015 de Régimen Jurídico del Sector Público.

b) **Las subvenciones que se prevé conceder en los próximos ejercicios**, tras la elevación al Pleno del Proyecto de ordenanza, como aquellas cuya concesión figura planificada en el Plan Estratégico Municipal para los ejercicios 2026 y 2027 por una cuantía total estimada de 51.900.000,00 €, **tienen un carácter parcialmente compensatorio de las medidas restrictivas de la circulación de vehículos en las ZBEDEP que el Proyecto normativo propone regular,** al facilitar la renovación de vehículos que emplean energías fósiles por otros menos contaminantes, como los vehículos CERO emisiones y los ECO, incrementando la proporcionalidad de la regulación y facilitando la adaptación por las personas a su cumplimiento.

Estas subvenciones tienen un carácter compensatorio porque constituyen la otra cara de la misma moneda: por un lado la cara de las restricciones circulatorias de las ZBE, incluidas las ZBEDEP; y por otro, la cara de las medidas de fomento como las subvenciones que ayudan a la adquisición de vehículos menos contaminantes, y que incentivan adicionalmente el achatarramiento de los vehículos más contaminantes.

Por lo que, restricciones y subvenciones constituyen dos medidas complementarias para lograr la satisfacción de las razones imperiosas de interés general que motivan la regulación de las ZBEDEP de la forma más proporcional, al tiempo que facilitan la adaptación por la ciudadanía al cumplimiento de la norma.

2.2.1.3 Subvenciones autonómicas

La Comunidad de Madrid dispone del "Plan Mueve Madrid: Ayudas para el fomento de la movilidad sostenible y accesible para todos en la Comunidad de Madrid", [14] con una cuantía de 5.018.528,00 euros, ampliada a un total de 6.854.242,48 euros (a fecha de 26/11/20256, sin perjuicio de futuras ampliaciones porque el Plan Mueve Madrid concederá subvenciones hasta el 31 de diciembre de 2026), de los que al menos el 30% se destina a a las solicitudes de beneficiarios que residan o realicen su actividad profesional y económica en zonas de bajas emisiones de municipios de la Comunidad de Madrid, incluyendo las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica. Estas subvenciones, incluida la de achatarramiento de los vehículos de clasificación ambiental "A" se analiza con detalle en el apartado 6.4.3.2.2 de la presente MAIN, y cuyo contenido, que por razones de economía se da por reproducido en el presente apartado.

[14] https://www.comunidad.madrid/servicios/urbanismo-medio-ambiente/plan-mueve-madrid-ayudas-fomento-movilidad-sostenible-accesible-todos-comunidad-madrid

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

2.2.1.4 Subvenciones estatales.

Se ha tomado en consideración las subvenciones del Plan MOVES III: el programa de incentivos a la compra de vehículos eléctricos y a la instalación de puntos de recarga, que fue aprobado con un presupuesto inicial de 400 millones €, y que posteriormente fue ampliado a 1.550 millones €, para atender a la demanda existente de solicitudes, que se aprueba dentro del marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia y el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (PRTR), que se analiza con detalle en el apartado 6.4.3.2.3 de la presente MAIN, y cuyo contenido, que por razones de economía se da por reproducido en el presente apartado.

2.2.1.5 Insuficiencia de las medidas no normativas para lograr el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno.

El Ayuntamiento de Madrid ha desarrollado un conjunto de acciones de fomento (añadir información de subvenciones pasadas) y concienciación ciudadana que no permitió el cumplimiento de los valores límite anual y horario en materia de dióxido de nitrógeno regulados 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 de su trasposición normativa Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire hasta los ejercicios 2022, 2023 y 2024.

La ciudad de Madrid ha incumplido para el dióxido de nitrógeno el valor límite horario (200 µg/m^3 que no debe superarse más de 18 horas/año) desde 2010 hasta 2019 y el valor límite anual (40 µg/m^3) desde 2010 hasta 2021, establecidos por la normativa comunitaria (Directiva 2008/50/CE) y nacional de calidad del aire.

Este incumplimiento supuso la condena al Reino de España en la sentencia del Sentencia del TJUE (Sala Sexta) de 22 de diciembre de 2022[15] sobre el incumplimiento en materia de calidad del aire desde el 1 de enero de 2010.

El cumplimiento de los requisitos de calidad del aire establecidos en la Directiva 2008/50/CE sólo ha sido posible mediante la adopción de medidas restrictivas de la circulación contenida en la regulación de las zonas de bajas emisiones de distintos tipos. Por tanto, las medidas no normativas – subvenciones, acciones de información y concienciación, etc. – se han revelado insuficientes para lograr los objetivos de calidad del aire establecidos por la normativa.

La regulación de las ZBE, impulsada normativamente en desarrollo de la Estrategia Madrid 360 a través de la aprobación de la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre por la que se modifica la OMS de 5 de octubre de 2018 ha permitido lograr un éxito incontestable, dado que ha logrado que el sector "SNAP07 Transporte por carretera" haya reducido sus emisiones de NOx un 32,83% en el 2022 con respecto al 2019, permitiendo con ello que, por fin, se diera cumplimiento a los valores límite de dióxido de nitrógeno establecidos por la Directiva 2008/50/CE que venía incumpliéndose desde 2010.

Ante la posibilidad de que pueda producirse una regresión fáctica del nivel de protección ambiental y de salud pública logrado en las zonas centro y de Plaza Elíptica, resulta necesario adoptar una solución

La ciudad de Madrid ha incumplido para el dióxido de nitrógeno el valor límite horario (200 µg/m^3 que no debe superarse más de 18 horas/año) desde 2010 hasta 2019 y el valor límite anual (40 µg/m^3) desde 2010 hasta 2021, establecidos por la normativa comunitaria (Directiva 2008/50/CE) y nacional de calidad del aire.
[15] Sentencia del TJUE (Sala Sexta) de 22 de diciembre de 2022

Información de Firmantes del Documento

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

normativa que permita lograr proteger el derecho fundamental a la vida y la integridad física, así como el derecho constitucional a la salud de las personas en cumplimiento de los artículos 15 y 43.1 de la Constitución, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno regulado por la normativa comunitaria y nacional de calidad del aire, tanto en el centro histórico (mediante la ZBEDEP Distrito Centro), como en la zona que históricamente viene experimentando los peores registros de dióxido de nitrógeno de toda la ciudad.

El proyecto normativo se ha redactado y tramitado partiendo del análisis actualizado de las mediciones de las estaciones de calidad del aire, incorporando modelizaciones del impacto esperado de la regulación de las ZBEDEP en materia de calidad del aire por dióxido de nitrógeno, tomando en consideración la totalidad de iniciativas y medidas para la mejora de la calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno incluidos tanto en el Plan A como en la Estrategia Medioambiental Madrid 360.

La consecución de los objetivos y la solución a las necesidades exige un desarrollo normativo mediante ordenanza municipal por afectar a los derechos y deberes de las personas, por lo que las alternativas no normativas resultan insuficientes desde el punto de vista de la garantía de la protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, sin perjuicio de la consideración de cuantas actuaciones y medidas no normativas previamente adoptadas a la hora de analizar y motivar la necesidad, racionalidad y proporcionalidad de la propuesta normativa.

2.2.2 Alternativas normativas

Resulta imperativo la modificación parcial de la OMS con el objeto de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física, así como el derecho constitucional a la salud de las personas, en cumplimiento de los artículos 15 y 43.1 de la Constitución, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la normativa comunitaria y estatal en el centro histórico (Distrito Centro) y la zona con mayor nivel de contaminación por dióxido de nitrógeno de la ciudad (Plaza Elíptica).

Resulta imperativo igualmente establecer restricciones a la circulación de vehículos en las vías públicas urbanas del interior del distrito Centro para racionalizar el uso del espacio público viario de la zona de la ciudad con la más intensa y heterogénea demandas de uso.

Asimismo resulta necesario ampliar el AER para racionalizar el espacio municipal de la banda de estacionamiento de muchas vías municipales de calles, zonas de barrios y barrios de la ciudad de Madrid que se encuentran sometidos a una intensa demanda de uso, ocasionando problemas de disciplina viaria de estacionamiento y problemas de calidad de vida para las personas residentes.

Tanto la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico que regulan restricciones a la circulación de vehículos atendiendo a su clasificación según su potencial contaminante para proteger la salud pública, la salud humana y el medio ambiente mediante las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica como de la ampliación del Área de Estacionamiento Regulado sujeta a la aplicación de la normativa del SER, exige que la solución de los problemas y la satisfacción de las necesidades previamente expuestas se adopte mediante una solución normativa, mediante la regulación por ordenanza municipal, en los términos contenidos en el Proyecto normativo, por afectar a la esfera jurídica de los ciudadanos.

Se impone, por tanto, una alternativa normativa como consecuencia de:

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

1ª) La necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección del derecho fundamental a la vida y la integridad física, la salud pública, y los derechos constitucionales a la salud de las personas y a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, y de ordenación del uso del limitado espacio público que satisface el proyecto normativo.

2ª) La necesidad de establecer ordenaciones permanentes de tráfico que impongan con alcance general y vigencia indefinida limitaciones, restricciones, prohibiciones y condiciones específicas para la circulación de los vehículos a motor que empleen combustibles fósiles, atendiendo a su clasificación según su potencial contaminante, circunscritas al ámbito territorial del Distrito Centro (ZBEDEP Distrito Centro).

En cuanto a la ZBEDEP Plaza Elíptica, las restricciones circulatorias se limitan a reproducir la normativa ya vigente, firme y aplicable a todas las vías públicas de la ciudad Madrid, regulada en el artículo 21 de la OMS por la que se prohíbe la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", por lo que la regulación de a ZBEDEP implica tan solo la aplicación de dicha prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes en el tramo de la A-42 situado bajo la Plaza de Fernández Ladreda.

3ª) La necesidad de ordenar el uso del siempre limitado espacio público de estacionamiento en banda de estacionamiento de la vía pública y garantizar la necesaria rotación en su uso, mediante la ampliación del área de estacionamiento regulado para facilitar el estacionamiento de los vehículos de las personas residentes y, con ello, para mejorar sus condiciones de vida y movilidad.

4ª) La necesidad de adaptar determinados aspectos de la OMS a la normativa estatal en materia de tráfico, calidad del aire, así como de cambio climático y transición energética.

La regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, la ampliación del Área de Estacionamiento Regulado, la mejora normativa que favorezca la movilidad de las personas titulares de TEPRM por las zonas de bajas emisiones, y la necesaria adaptación a la normativa comunitaria y estatal básica en materia de tráfico, circulación y seguridad vial atendiendo a razones de seguridad jurídica imponen una solución normativa, para cuya satisfacción se analizan las siguientes todas las posibles alternativas regulatorias:

1ª Opción normativa: Mantener la redacción vigente de la OMS de 5 de octubre de 2018. Se desestima porque supondría mantener una norma no actualizada.

2ª Opción normativa: Realizar **una modificación parcial** de aquellos contenidos de la vigente OMS que resulten necesarios para satisfacer los objetivos y responder a los problemas y necesidades previamente expuestas. Esta opción, consistente en ofrecer soluciones regulatorias que incrementen la protección de la salud de las personas, la seguridad vial, que mejoren la calidad del aire y que acreciente la sostenibilidad medioambiental de la movilidad urbana de forma socialmente consensuada se considera adecuada y satisfactoria.

3ª Opción normativa: Elaborar una nueva ordenanza. Se descarta por el carácter parcial de los contenidos a modificar, porque las modificaciones necesarias no afectan a la totalidad de la OMS sino a solo un número limitado de preceptos (artículos 22 parcial, 23 y 24 y los anexos III y IV), por la necesaria mantener la vigencia continuada de las normas de las normas y por contravenir los principios de racionalidad, proporcionalidad, eficacia y eficiencia.

En este sentido debe señalarse que desde un punto de vista cualitativo la mayor parte de las modificaciones propuestas por el proyecto normativo son cuestiones formales de perfeccionamiento técnico de la norma.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Por todo ello, **se opta por la alternativa normativa de modificación parcial de la OMS** para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física, así como el derecho constitucional a la salud de las personas y el derecho a disfrutar un medio ambiente adecuado para la persona, en cumplimiento de los artículos 15, 43.1 y 45.1 de la Constitución, mediante la consolidación de los avances en la protección de la salud pública y el medio ambiente urbano logrados mediante el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados por la normativa comunitaria y estatal en el centro histórico (Distrito Centro) y la zona con mayor nivel de contaminación por dióxido de nitrógeno de la ciudad (Plaza Elíptica), al tiempo que serviría para el perfeccionamiento técnico formal de la norma.

A continuación se describen los distintos instrumentos de planeamiento de calidad del aire, de movilidad y del proyecto de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica considerados en la redacción del Proyecto de ordenanza para, posteriormente, analizar las distintas alternativas de opciones regulatorias planteadas desde la perspectiva de la movilidad y de la calidad del aire para lograr el objetivo de mantener y dar cumplimiento a los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados, para proteger la salud humana, por el Cuadro 2 de la Sección 1 de la Directiva 2024/2881 en la zona centro de la ciudad (ZBEDEP Distrito Centro) y en el punto crítico de la contaminación por NO_2 (ZBEDEP Plaza Elíptica), y avanzar en el cumplimiento progresivo de los valores límite para dicho contaminante regulados en el Cuadro 1 de la Sección 1 de la Directiva 2024/2881.

2.2.2.1 Instrumentos de planificación considerados en la redacción del Proyecto normativo: instrumentos de calidad del aire, movilidad sostenible y proyecto de ZBE

A efectos de la valoración de alternativas el proyecto ha seguido las directrices del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

En este sentido, deben tomarse en consideración la totalidad de las medidas de mejora de la calidad del aire y de reducción del dióxido de nitrógeno adoptadas por el Ayuntamiento de Madrid desde el año 2007, en virtud de los distintos instrumentos de planificación en materia de calidad del aire, especialmente el **Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático** (BOAM de 26 de septiembre de 2017) y **la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360",** que se consideran a efectos justificativos del análisis de las alternativas regulatorias analizadas y de la constatación de que no existen otras medidas menos restrictivas de derechos, o que impongan menos obligaciones a las personas destinatarias que las reguladas en esta ordenanza porque no son meros antecedentes, sino que constituyen medidas específicamente planificadas e implementadas con objeto de dar cumplimiento a la obligación de cumplir los valores límite del contaminante dióxido de nitrógeno impuestos por las sucesivas Directivas de calidad del aire, previamente citadas, y porque todas esas medidas han evitado y evitan la necesidad de adoptar restricciones más intensas para la circulación de vehículos a motor por las vías públicas urbanas incluidas en el ámbito territorial de las ZBEDEP.

En los distintos planes y estrategias se han identificado las fuentes de emisión responsables de los incumplimientos de los límites de calidad del aire, se fijaron objetivos cuantificados de reducción de niveles de contaminación para cumplir la legislación vigente, se propusieron medidas o proyectos de mejora, calendario de aplicación, estimación de la mejora de la calidad del aire que se espera conseguir y el plazo previsto para alcanzar los objetivos de calidad, y se han valorado otras alternativas.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

La evolución favorable de los niveles de contaminantes indicados en los sucesivos estudios es la consecuencia de los diversos Planes y medidas municipales implementadas durante todos estos años y que ya han sido relacionadas (Plan de Calidad del Aire 2011-2015, puesta en funcionamiento de la primera APR en la ciudad en julio de 2006, aprobación del Plan A el 21 de septiembre de 2017, entrada en vigor de la primera zona de bajas emisiones 1 de diciembre de 2018, presentación de la Estrategia Madrid 360 (30 de septiembre de 2019).

Por tanto, la implantación de las ZBEDEP en Madrid se configura como el resultado de una evolución normativa y estratégica iniciada en 2007, orientada a mejorar la calidad del aire y reducir, en particular, los niveles de NO_2, en cumplimiento de las obligaciones impuestas por la normativa europea. Esta trayectoria se ha materializado en diversos instrumentos de planificación ya indicados - Plan A (2017) y Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" (2019), donde se han analizado múltiples alternativas regulatorias y de movilidad, así como su impacto económico y social.

En el Plan A de Cambio Climático y Transición Energética de 2017, en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 de septiembre de 2019 y en el posterior Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360 (en adelante, PMUS Madrid 360), aprobado mediante Acuerdo de 7 de julio de 2022 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid y publicado en el BOCM nº 172 de 21 de julio de 2022 y en el BOAM 9.185 de 21 de julio de 2022, [16] así como en los informes de la DGSYCA, en calidad de órgano competente en materia de calidad del aire, se analiza previamente las diferentes alternativas contempladas.

La redacción del Proyecto de ordenanza se ha coordinado con los instrumentos de planeamiento en materia de calidad del aire, movilidad urbana sostenible y con el Proyecto de ZEBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, tomando en consideración las medidas previamente adoptadas en:

1. El Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático, incorporado en forma de ANEXO 6 de esta MAIN.

2. La Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, incorporada en forma de ANEXO 5.1 de esta MAIN.

3. Los planes de subvenciones municipales Madrid 360 relativos a la renovación de vehículos.

4. El Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360, redactado conforme a lo previsto en la Ley de Economía Sostenible y la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética e incorporado en forma de ANEXO 4.3 de esta MAIN.

5. El Proyecto de Zonas de Bajas Emisiones Distrito Centro y Plaza Elíptica, elaborado y tramitado dando cumplimiento a lo previsto en el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, e incorporado con todos sus documentos en la carpeta incluida como ANEXO 10 de esta MAIN.

La regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, en los términos propuestos por el Proyecto de ordenanza, supone el desarrollo normativo de medidas previamente contempladas en el "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático", en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360", el "Plan de

[16] https://www.bocm.es/boletin/CM_Orden_BOCM/2022/07/21/BOCM-20220721-73.PDF
https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/boam9185_2224.pdf?numeroPublicacion=9185&idSeccion=6f59e9d323612810VgnVCM1000001d4a900aRCRD&nombreFichero=boam9185_2224&cacheKey=76&guid=27f38bfc9acf1810VgnVCM2000001f4a900aRCRD&csv=true

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Movilidad Sostenible Madrid 360", y el Proyecto de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, de manera que la regulación de las referidas ZBEDEP propuesta por el Proyecto de ordenanza se adoptaría de forma complementaria a todas las medidas, tanto normativas como no normativas, que el Ayuntamiento de Madrid ha desarrollado desde 2015 para lograr el cumplimiento de los valores máximos de dióxido de nitrógeno regulados por la normativa comunitaria y nacional de calidad del aire.

La redacción del Proyecto de ordenanza responde y es coherente con los objetivos y medidas adoptadas en los instrumentos de calidad del aire (Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático), con el Plan de Movilidad Madrid 360, con el Proyecto de las ZBEDEP, dando cumplimiento a lo previsto en los artículos 16.4 de la Ley de calidad de aire, 14.3 de Ley 7/2021 de cambio climático y transición energética y los artículos 4 y 5.2 segundo inciso del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

2.2.2.2 Antecedentes de medidas normativas, cuya experiencia ha sido considerada de cara a la valoración de alternativas y la redacción del Proyecto de ordenanza en lo relativo a las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica y la ampliación del AER

A continuación se exponen los antecedentes normativos cuya aplicación ha permitido al Ayuntamiento de Madrid adquirir la experiencia necesaria para redactar el Proyecto normativo buscando la mejor solución normativa posible, la que satisface la necesidad de proteger el derecho a la vida y la integridad física y el derecho a la salud y al medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, mediante la reducción de la contaminación por dióxido de nitrógeno, mediante el cumplimiento de los valores límite regulados en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881 que debe cumplirse a más tardar, el 11 de diciembre de 2026, y avanzar en el cumplimiento de los valores límite regulados en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881 que debe cumplirse a más tardar, el 1 de enero de 2030, de la forma más racional, proporcional y que menos afección produce a los derechos individuales y la actividad económica.

2.2.2.2.1 Medidas regulatorias de la redacción original de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, para la mejora de la calidad del aire mediante la reducción de la contaminación por NO_2.

1. Regulación de la ZBE Madrid Central, que fue declarada nula mediante varias sentencias judiciales por defectos formales durante su tramitación.

La implantación de la ZBE "Madrid Central" supuso la ampliación del ámbito de las antiguas Áreas de Prioridad Residencial (Letras, Cortes, Embajadores y la APR de Ópera a partir del 1 de febrero de 2015) y la delimitación de una zona de bajas emisiones de trazado continuo, coincidente en su práctica totalidad con el ámbito geográfico del Distrito Centro de la ciudad de Madrid, cuya delimitación se establecía en la redacción inicial del artículo 23.2.1 de la OMS aprobada en 2018. Las APR habían sido definidas de forma independiente, dejando espacios entre ellas que suponían zonas de circulación sin restricciones de gran tamaño. Esta situación dificultaba cumplir con los objetivos de calidad del aire y de ordenación del uso del espacio público porque, pese que a la instalación de la señalización oportuna permitía su perfecta identificación y delimitación, la coexistencia de diferentes APRs en el distrito Centro hacía más compleja la percepción por algunos ciudadanos de los límites de dichas Áreas.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

2. Prohibición de circulación de los vehículos sin distintivo ambiental, los vehículos más contaminantes, mediante la regulación del artículo 6 y la DT 1ª.2 de la OMS que les permitía seguir circulando hasta el 31 de diciembre de 2024.

2.2.2.2.2 Medidas regulatorias introducidas en la OMS por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018 (En adelante, Ordenanza 10/2021), para la mejora de la calidad del aire mediante la reducción de la contaminación por NO_2.

1. Regulación de Madrid ZBE: regulada en el artículo 21 de la OMS, la DT 1ª.2 y el Anexo II de la OMS, que adelanta en el tiempo la prohibición general de circulación de los vehículos más contaminantes que se regulaba en la redacción original de 2018 del artículo 6 y la DT 1ª.2 de la OMS. La DT 1ª.2 y algunos apartados del Anexo II se encuentran, en el momento de redacción de esta MAIN, pendiente del pronunciamiento del Alto Tribunal.

2. Regulación de la ZBEDEP Distrito Centro: Con la modificación de la OMS mediante la Ordenanza 10/2021 se regula esta nueva ZBEDEP en el ámbito territorial definido en el artículo 23. La regulación se asimila a la que tuvo la anterior ZBE denominada Madrid Central, que fue anulada judicialmente por defectos formales durante su tramitación, pero incrementando sustancialmente la proporcionalidad de la regulación al asimilar las actividades económicas ejercidas en un inmueble, local o puesto de mercado de dicha zona a los derechos de las personas físicas residentes.

La ZBEDEP Distrito Centro se regula en los artículos 22 y 23, la DT 3ª y el Anexo III de la OMS, en su redacción dada por la Ordenanza 10/2021. Dicha regulación se encuentra, en el momento de redacción de esta MAIN, pendiente del recurso de casación frente a la Sentencia número 405/2024, de 17 de septiembre de 2024, de la Sección Segunda de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid.

La aplicación práctica de las APR y posteriormente de las ZBEDEP ha permitido identificar las excepciones de circulación que deben regularse en las ZBEDEP. La experiencia acumulada demuestra que es una regulación necesaria, racional, oportuna, exitosa y proporcionada. Su establecimiento responde a la necesidad de adoptar medidas sobre las fuentes de emisiones y sectores que generan mayores emisiones contaminantes, en particular en lo relativo a los óxidos de nitrógeno, lo que causa el incumplimiento de los niveles de dióxido de nitrógeno establecidos en la normativa europea y estatal.

La medida es exitosa, ya que ha puesto de manifiesto que actuando sobre esos sectores se ha logrado reducir la contaminación por dióxido de nitrógeno en el menor tiempo posible y afectando al menor número de sectores posibles, permitiendo cumplir con los valores límite del citado contaminante recogidos en la normativa: VLH desde el año 2020 y VLA desde el año 2022. Además, ha permitido mantener una adecuada satisfacción de las necesidades de movilidad, a la vez que se posibilita el desarrollo económico.

3. Regulación de la ZBEDEP Plaza Elíptica. Con la modificación de la OMS mediante la Ordenanza 10/2021 se regula esta nueva ZBEDEP en el ámbito territorial definido en el artículo 24.

La ZBEDEP Plaza Elíptica se regula en los artículos 22, 24 y el anexo IV de la OMS en su redacción dada por la Ordenanza 10/2021. Dicha regulación se encuentra, en el momento de redacción de esta MAIN, pendiente del pronunciamiento del Alto Tribunal interpuesto por el Ayuntamiento de Madrid frente a la

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Sentencia número 405/2024, de 17 de septiembre de 2024, de la Sección Segunda de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM).

La experiencia acumulada derivada de la aplicación práctica de la ZBEDEP Plaza Elíptica demuestra que es una regulación necesaria, racional, oportuna, exitosa y proporcionada. Su establecimiento responde a la necesidad de adoptar medidas sobre las fuentes de emisiones y sectores que generan mayores emisiones contaminantes, en materia de óxidos de nitrógeno, lo que causa el incumplimiento de los niveles de dióxido de nitrógeno establecidos en la normativa europea y estatal.

La medida es exitosa, ya que ha puesto de manifiesto que actuando sobre los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, se ha logrado reducir la contaminación por dióxido de nitrógeno en el menor tiempo posible y afectando al menor número de vehículos y sectores posibles, permitiendo cumplir con los valores límite del citado contaminante recogidos en la normativa, tanto en materia de VLH como de VLA, al tiempo que ha permitido mantener una adecuada satisfacción de las necesidades de movilidad, a la vez que se posibilita el desarrollo económico

4. Ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) sujeta a la regulación del SER. El 13 de septiembre de 2021 se aprobó la nueva OMS, que nace con cuatro grandes objetivos: sostenibilidad, seguridad vial, integración de modos e innovación y que establece:

- La ampliación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) a 20 nuevos barrios; se regula una tarifa dinámica en el mismo, en función de los niveles de contaminación en la ciudad; y se crean las plazas de alta rotación para disminuir el tráfico de agitación en busca de aparcamiento, todo ello a fin de disuadir del uso del vehículo privado y reducir emisiones contaminantes.
- Se regula un nuevo sistema de gestión inteligente del uso de las reservas de carga y descarga de mercancías.
- Se establecen requisitos medioambientales a los vehículos empleados en la prestación de servicios municipales y en la realización de obras. En particular, se establece la obligatoriedad de que el Ayuntamiento y sus contratistas cuenten, siempre que la tecnología lo permita, para la prestación de los servicios con vehículos CERO o ECO.
- Se fomenta la movilidad compartida, mediante la regulación e implementación de un nuevo tipo de reserva para el estacionamiento de vehículos CERO emisiones; la micromovilidad y la movilidad ciclista, regulando y ordenando el estacionamiento de este tipo de vehículos, mediante la creación de nuevas plazas de estacionamiento en calzada.

2.2.2.2.3 Medidas regulatorias introducidas en la Ordenanza 4/2021, de 30 de marzo, de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS), para la mejora de la calidad del aire mediante la reducción de la contaminación por NO_2.

Además de las medidas contenidas en la OMS relativas a las zonas de bajas emisiones se han aprobado y están en desarrollo un conjunto de medidas complementarias con el objetivo de mejorar la calidad del aire y mitigar el cambio climático.

Este conjunto de medidas que contribuyen a los objetivos anteriores de forma acumulativa, forman parte de una estrategia global para la consecución de los objetivos de calidad de aire y emisiones de gases de efecto invernadero a los que se ha comprometido el Ayuntamiento de Madrid.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

El 30 de marzo de 2021, el Pleno del Ayuntamiento aprobó la Ordenanza 4/2021, de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS). Entre otras novedades, el nuevo texto incluye:

- La prohibición de las calderas domésticas de carbón desde el 1 de enero de 2022.
- La obligación de que los vehículos más contaminantes en circulación pasen una Inspección Técnica de Vehículos puntual, cuando así lo requiera un agente de la autoridad.
- La obligatoriedad de instalar infraestructuras de recarga eléctrica en las nuevas edificaciones o en las ampliaciones o reformas que se lleven a cabo.
- El 1 de enero de 2023, todos los edificios no residenciales con un aparcamiento de más de 20 plazas deben contar con, al menos, una estación de recarga por cada 40 plazas.
- Se ha limitado al máximo el uso de grupos electrógenos móviles, fomentando la utilización de sistemas conectados a la red eléctrica.
- Los promotores de eventos de más de 5.000 personas deben presentar una memoria ambiental ante el ayuntamiento para garantizar su sostenibilidad.
- Los nuevos edificios tienen que contar con una calificación energética mínima B –A si son edificios municipales- y con sistemas de aprovechamiento de energía renovable; cubriéndose esta demanda mínima con energías renovables generadas "in situ". Deberán reservar, además, superficies para el autoconsumo de energía renovable, recarga de vehículos eléctricos y fomento de la movilidad "cero emisiones".

2.2.2.3 Análisis de alternativas de movilidad analizadas de cara a la redacción del Proyecto de ordenanza en lo relativo a las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica

2.2.2.3.1 Definición de escenarios analizados.

El escenario base (o escenario 0) de la MAIN es la vigencia de Madrid ZBE (artículo 21 OMS) con la prohibición de *"la circulación en las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE a los vehículos con clasificación ambiental A en el Registro de Vehículos, según su potencial contaminante",* siendo el ámbito territorial de Madrid ZBE *"la totalidad de las vías públicas urbanas del término municipal de la ciudad de Madrid".*

A continuación, se analizan las distintas alternativas de movilidad, analizadas por la Dirección general de Planificación e Infraestructuras de la Movilidad, en su calidad de órgano competente para la planificación de la movilidad y de redacción y tramitación del Plan de Movilidad Sostenible, que han consideradas de cara a la redacción del Proyecto de ordenanza:

- **Escenario 1:** No se considera ningún tipo de regulación y, por tanto, no hay restricciones en función de la categoría ambiental del vehículo. Decaerían las limitaciones actuales.
- **Escenario 2:** Se modifica la vigente regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos contemplados en el Proyecto de ordenanza.
- **Escenario 3. Proyecto Normativo + subvenciones + otras medidas del PMUS Madrid 360:** Se aplica la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos contemplados en el Proyecto de ordenanza + subvenciones + otras medidas contempladas en la ESA Madrid 360, en el PMUS y otras analizadas en el Proyecto de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica (exigido por

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones) que no requieren un desarrollo normativo. El PMUS Madrid 360 contempla múltiples medidas para incentivar el uso de vehículos menos contaminantes y el cambio modal. Se considera imprescindible su aplicación conjunta para ofrecer alternativas a los ciudadanos que se vean obligados a cambiar de vehículo o utilizar modos de transporte más sostenibles

- **Escenario 4:** Se considera un Proyecto Normativo más restrictivo:
    - ZBEDEP Distrito Centro: No se permitiría la circulación de vehículos con clasificación ambiental B o C, incluso aunque estacionen en aparcamientos públicos o en el SER.
    - ZBEDEP Plaza Elíptica: Únicamente se permitiría el acceso a vehículos ECO o CERO emisiones, excepto residentes y PMR.

Los indicadores considerados a la hora de analizar las distintas alternativas de escenarios son los siguientes:

- Composición del parque por clasificación ambiental del vehículo, tal y como exige el artículo 5.2 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, que se analiza tanto para la ZBEDEP Distrito Centro como para la ZBEDEP Plaza Elíptica.
- Movilidad en vehículo privado: Número de viajes en vehículo privado y Vehículo-km en vehículo privado, que se analiza tanto para la ZBEDEP Distrito Centro como para la ZBEDEP Plaza Elíptica.
- Nivel de congestión, que se analiza tanto para la ZBEDEP Distrito Centro como consecuencia de la elevada demanda de uso del dominio público viario municipal para la circulación de vehículos y los graves problemas de congestión circulatoria que sufre el viario público de la citada ZBEDEP.

2.2.2.3.2 Análisis de alternativas de movilidad de la ZBEDEP Distrito Centro.

1. Análisis de alternativas atendiendo a la evolución del parque circulante en la ZBEDEP Distrito Centro, según la clasificación ambiental de los vehículos.

Escenario 1. No se considera ningún tipo de regulación

En el caso de que no hubiera una restricción diferente al resto de Madrid, paulatinamente el parque circulante se iría aproximando a la media de la ciudad, especialmente por lo que respecta a los vehículos con clasificación ambiental A, que aumentarían.

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
A	1,18%	1,24%	1,30%	1,37%	1,44%	1,5%
B	17,97%	17,98%	17,99%	18,00%	18,01%	18,1%
C	43,22%	43,14%	43,07%	42,99%	42,91%	42,78%
Eco-0 emisiones	37,64%	37,64%	37,64%	37,64%	37,64%	37,64%

Escenario 2. Proyecto Normativo.

En este supuesto, al no contemplar una política de incentivos al cambio de vehículos destinada principalmente a los vehículos Eco y 0 emisiones, se considera que la renovación del parque provocará principalmente un aumento de vehículos con categoría ambiental C.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
A	1,18%	1,0%	0,8%	0,7%	0,6%	0,5%
B	17,97%	17,1%	16,2%	15,4%	14,6%	13,9%
C	43,22%	44,29%	45,29%	46,23%	47,11%	47,93%
Eco-0 emisiones	37,64%	37,64%	37,64%	37,64%	37,64%	37,64%

Escenario 3. Proyecto Normativo + PMS Madrid 360.
En esta alternativa se considera que con la política de incentivos a la adquisición de vehículos Eco o 0 emisiones, será este segmento el que aumentará principalmente.

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
A	1,18%	0,5%	0,4%	0,4%	0,3%	0,3%
B	17,97%	17,1%	16,2%	15,4%	14,6%	13,9%
C	43,22%	40,79%	37,72%	34,59%	31,42%	28,19%
Eco-0 emisiones	37,64%	41,64%	45,64%	49,64%	53,64%	57,64%

Escenario 4. Proyecto Normativo más restrictivo.
En esta alternativa se considera que el aumento de restricciones de acceso hará que excepto excepciones, la práctica totalidad del parque circulante serían vehículos Eco o 0 emisiones.

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
A	1,18%	0,5%	0,4%	0,4%	0,3%	0,3%
B	17,97%	14,5%	11,0%	7,5%	4,0%	0,5%
C	43,22%	35,7%	28,2%	20,7%	13,2%	5,7%
Eco-0 emisiones	37,64%	49,80%	60,80%	71,80%	82,81%	93,81%

2. Análisis de alternativas atendiendo a la evolución del número de viajes en vehículos y vehículos-km en la ZBEDEP Distrito Centro.

Escenario 1. No se considera ningún tipo de regulación
En este supuesto se considera que se recuperaría rápidamente el tráfico que circulaba por este ámbito antes de la implantación de la ZBEDEP Distrito Centro y que se estima en un 21%. A ello habría que sumar el aumento tendencial del tráfico previsto para toda la ciudad.

Escenario 2. Proyecto Normativo.
En este caso se considera una ligera diminución de tráfico en línea con lo previsto, en este escenario, para el resto de la ciudad.

Escenario 3. Proyecto Normativo + PMS Madrid 360.
En este escenario se considera la disminución del uso del vehículo privado prevista por el Plan de Movilidad Madrid 360 en el escenario sostenible para 2030.

Escenario 4. Proyecto Normativo más restrictivo
En este escenario se considera una situación intermedia entre el escenario 2 y el 3, ya que, al no aplicarse completamente el Plan de movilidad, la disminución del uso del coche sería menor.

	2025	2026	2027	2028	2029	2030

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Escenario 1	106.107	129.748	130.518	131.291	132.070	132.853
Escenario 2	106.107	105.895	105.683	105.472	105.261	105.050
Escenario 3	106.107	103.426	100.814	98.267	95.784	93.364
Escenario 4	106.107	104.661	103.248	101.869	100.522	99.207

3. Análisis de alternativas atendiendo al nivel de congestión en la ZBEDEP Distrito Centro.

A partir del modelo de simulación de la ciudad de Madrid se ha determinado las variaciones de los niveles de congestión para cada uno de los escenarios considerados.

Escenario 1. No se considera ningún tipo de regulación
Tal y como se puede observar a partir de los datos del modelo de simulación de la ciudad de Madrid, la reversión de la regulación de la ZBEDEP del Distrito Centro provocaría la total congestión de tráfico en un ámbito, ya de por sí bastante saturado.
En muchos tramos de Gran Vía la demanda se situaría por encima de la capacidad, generando colas que podrían alcanzar todo el eje además de bloquear intersecciones e impedir la salida desde las vías transversales.

Escenario 2. Proyecto Normativo.
Se ha aplicado al modelo la disminución de tráfico indicada en el apartado anterior. Se mantendrían unos niveles de saturación como los actuales.

Escenario 3. Proyecto Normativo + PMS Madrid 360.
En este escenario se considera el escenario sostenible contemplado en el Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360.

Escenario 4. Proyecto Normativo más restrictivo
La disminución del número de vehículos no provocaría cambios substanciales de los niveles de congestión respecto a los dos escenarios considerados.

	2030
Escenario 1	20%
Escenario 2	13%
Escenario 3	12%
Escenario 4	13%

Proyección % de veh-km con una Intensidad/Capacidad superior a 0,7 (tráfico denso) en hora punta

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Niveles de congestión en la situación actual (con la ZBEDEP Distrito Centro)

Escenario 1. Niveles de congestión sin la ZBEDEP Distrito Centro

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

2.2.2.3.3 Análisis de alternativas de movilidad de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

1. Análisis de alternativas atendiendo a la evolución del parque circulante en la ZBEDEP Plaza Elíptica, según la clasificación ambiental de los vehículos.

Escenario 1. No se considera ningún tipo de regulación
Al igual que en el caso de la ZBEDEP Distrito Centro, en este escenario el parque circulante paulatinamente se iría pareciendo más a la media de la ciudad prevista para el escenario 1, especialmente por lo que respecto a los vehículos con clasificación ambiental A, que aumentarían.

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
A	1,01%	1,11%	1,21%	1,31%	1,41%	1,5%
B	30,77%	28,24%	25,71%	23,18%	20,65%	18,1%
C	48,68%	51,11%	53,55%	55,98%	58,41%	60,89%
Eco-0 emisiones	19,53%	19,53%	19,53%	19,53%	19,53%	19,53%

Escenario 2. Proyecto Normativo.
En este supuesto se considera que la renovación incidirá en el aumento de vehículos con categoría ambiental C al no tenerse en consideración la política de subvenciones.

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
A	1,01%	0,5%	0,4%	0,4%	0,3%	0,3%
B	30,77%	28,2%	25,7%	23,2%	20,6%	18,1%
C	48,68%	51,73%	54,34%	56,93%	59,52%	62,10%
Eco-0 emisiones	19,53%	19,53%	19,53%	19,53%	19,53%	19,53%

Escenario 3. Proyecto Normativo + PMS Madrid 360.
En esta alternativa se considera que con la política de incentivos provocaría un aumento significativo de los vehículos eco y 0 emisiones.

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
A	1,01%	0,5%	0,4%	0,4%	0,3%	0,3%
B	30,77%	28,2%	25,7%	23,2%	20,6%	18,1%
C	48,68%	47,73%	46,34%	44,93%	43,52%	42,10%
Eco-0 emisiones	19,53%	23,53%	27,53%	31,53%	35,53%	39,53%

Escenario 4. Proyecto Normativo más restrictivo
En este caso se considera una mayor disminución de vehículos con categoría ambiental B y C ya que únicamente podrían circular los residentes en el ámbito.

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
A	1,01%	0,5%	0,4%	0,4%	0,3%	0,3%
B	30,77%	13,3%	12,7%	12,0%	11,4%	10,9%
C	48,68%	25,6%	23,9%	22,1%	20,4%	18,6%

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Eco-0 emisiones	19,53%	61,09%	65,09%	69,09%	73,09%	77,09%

2. Análisis de alternativas atendiendo a la evolución del número de viajes en vehículos y vehículos-km en la ZBEDEP Plaza Elíptica.

La variación del número de vehículos que acceden a la zona será similar a la que se plantea para la ZBE Madrid 360 en los distintos escenarios considerados, pues las hipótesis de partida serán las mismas.

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Escenario 1	102.107	102.712	103.321	103.934	104.550	105.170
Escenario 2	102.107	101.903	101.699	101.495	101.292	101.090
Escenario 3	102.107	99.527	97.013	94.562	92.173	89.845
Escenario 4	102.107	100.715	99.356	98.029	96.733	95.467

Proyección vehículos/día laborable.

3. Conclusión escenario óptimo o preferido.

De los distintos escenarios contemplados, el **Escenario 3** se configura como el más eficiente y equilibrado para la regulación de la ZBEDEP Plaza Elíptica. Este escenario combina la aplicación del Proyecto normativo con políticas de incentivos y otras medidas recogidas en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360), ofreciendo una respuesta integral que combina tanto medidas normativas como no normativas, al tiempo que se garantiza el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno del Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881 y del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, sin imponer cargas excesivas en plazos de tiempo excesivamente cortos, dado que la regulación de la ZBEDEP plaza Elíptica se limita a reproducir la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", que ya resulta aplicable a dicha zona como a todas las vías públicas urbanas de Madrid ZBE, añadiendo el tramo de la A-42 situado bajo la Plaza de Fernández Ladreda.

No solo restringe la circulación de los vehículos más contaminantes en la zona de la ciudad que tradicionalmente viene sufriendo los problemas más acusados de contaminación del aire por dióxido de nitrógeno sino que, también, conlleva alternativas reales para facilitar a los ciudadanos la adaptación al cumplimiento de la norma mediante el conjunto de medidas incluidos en la Estrategia Ambiental Madrid 360 que conlleva mejoras en el transporte público colectivo, mejoras de infraestructuras viarias y de transporte público, así como la concesión de subvenciones para facilitar la transición hacia vehículos menos contaminantes y más eficientes medioambiental y energéticamente.

2.2.2.4 Análisis de alternativas de calidad del aire, de cara a la redacción de la propuesta de regulación de la ZBEDEP Distrito Centro del Proyecto de ordenanza.

Las ZBE, incluyendo las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica son cruciales para proteger la salud de la población y medio ambiente, con el menor impacto económico y social, sin obviar la consideración de adopción de las medidas complementarias que resulten necesarias para dar cumplimiento a los valores límite de NO_2 regulados por la normativa comunitaria y nacional para proteger la salud humana.

2.2.2.4.1 Las ZBE de Madrid responden a la obligación de dar cumplimiento a los valores límite de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Con carácter previo a la exposición de las alternativas es preciso exponer los siguientes hechos:

1. Madrid ha sido la primera ciudad de nuestro país en regular, mediante la aprobación de la OMS de 2018, una zona de bajas emisiones como ordenación permanente de tráfico para resolver el problema de superación de los valores límite de contaminación del aire por dióxido de nitrógeno y dar cumplimiento de la normativa europea y nacional de calidad del aire para dicho contaminante (Directiva y Ley de calidad del aire).

2. Con posterioridad a 2018 han sido varias las ciudades españolas que han regulado zonas de bajas emisiones, en cumplimiento de lo previsto en el artículo 14.3.a) de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, posteriormente desarrollada mediante el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

3. Madrid y Barcelona son las únicas ciudades españolas que enfrentan la problemática de cumplimiento de los valores regulados de dióxido de nitrógeno, por lo que se han visto avocadas a regular las ZBE imprescindibles para lograr el cumplimiento de la normativa europea y nacional de calidad del aire para dicho contaminante.

4. El resto de ciudades españolas no se enfrentan a la problemática de cumplimiento de los valores límite de calidad del aire legislados por la normativa y comunitaria para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

Las ZBE se han establecido en dichas ciudades como respuesta a una obligación legal del artículo 14.3.a) de la Ley de cambio climático, y no necesariamente por la superación de los niveles de algún contaminante que, por otro lado, no se miden en la mayoría de ellas.

De hecho, Madrid y Zaragoza son dos únicas ciudades españolas que disponen de una red propia de medición de calidad del aire. El resto de ciudades españolas carecen de una red propia de medición del aire, incluida la ciudad de Barcelona -que comparte con la ciudad de Madrid la problemática de cumplimiento de los valores regulados de dióxido de nitrógeno-, por lo que dependen de la red de medición de la correspondiente comunidad autónoma.

5. Por todo lo anterior, la regulación e implementación de las ZBE de la ciudad de Madrid, incluidas las ZBEDEP Distrito centro y Plaza Elíptica en los términos contenidos en el Proyecto normativo:

1º) Responde a la necesidad de resolver los problemas legales, de salud pública y medioambientales que provoca el incumplimiento de los valores de dióxido de nitrógeno regulados por la normativa comunitaria y nacional de calidad del aire (Directiva y Ley de calidad del aire), que debían haberse cumplido en 2010.

2º) Responde solo complementariamente a la mitigación del cambio climático. Mientras que la regulación de las ZBE del resto de ciudades españolas responde a la obligación legal de reducción de los gases de efecto invernadero y la mitigación del cambio climático en cumplimiento de la citada Ley de cambio climático de 2021.

3º) No resulta comparable con la del resto de ZBE de las ciudades españolas que responden a finalidades y problemáticas distintas (mitigación del cambio climático en cumplimiento de la Ley 7/2021, no teniendo que adoptar restricciones para resolver problemas de calidad del aire porque cumplen los valores límite para el dióxido de nitrógeno).

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

4º) No resulta comparable con la ZBE de la ciudad de Barcelona porque, pese a responder también a la problemática de cumplimiento de los valores regulados de dióxido de nitrógeno, la ciudad condal no tiene las mismas condiciones atmosféricas que la ciudad de Madrid ni sufre los episodios de inversión térmica que se producen en la capital

6. Estos hechos deben tenerse presente a la hora de analizar las posibles alternativas regulatorias, dado que no resulta posible extrapolar la configuración normativa adoptada por otras ciudades -con menor población, parque circulante de vehículos a motor, con diferentes condiciones atmosféricas y, lo que es más importante, sin superaciones de los valores límite de contaminación por dióxido de nitrógeno legislados para proteger la salud humana y el medio ambiente- para dar cumplimiento a la obligación legal del artículo 14.3.a) de la Ley de cambio climático, sino que es preciso analizar las posibles alternativas regulatorias desde el prisma de la problemática de la ciudad de Madrid para cumplir los valores límite de dióxido de nitrógeno.

7. Por tanto, las ZBE de la ciudad de Madrid, incluida la regulación de las ZBEDEP Distrito centro y Plaza Elíptica en los términos contenidos en el Proyecto normativo responden a la necesidad de cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, y avanzar en el cumplimiento de los valores del Cuadro 2 de la misma Sección y Anexo I de la citada Directiva de calidad del aire

2.2.2.4.2 Las alternativas normativas en materia de calidad del aire han sido previamente analizadas y sometidas a información pública mediante el Proyecto de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

1. Las alternativas regulatorias han sido previamente planteadas y analizadas en el Informe Justificativo de la Implantación de la Zona de Bajas Emisiones en la ciudad de Madrid, de fecha 13 de junio de 2025, que forma parte del Proyecto de las ZBEDEP sometido a información pública con carácter previo al del Proyecto normativo, e incorporado como **ANEXO 3.** a la presente MAIN, en el que se analizan los diversos escenarios de interés. Por razones de economía, se da por reproducido en este apartado el citado Informe de la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental (en adelante, DGSYCA), de 13 de junio de 2025.

2. A este respecto, hay que tener en cuenta que prohibiciones temporales a la circulación reducen la emisión de contaminantes en una menor proporción que las limitaciones permanentes de circulación de vehículos.

Por ello, las restricciones temporales a la circulación de vehículos se adoptan en episodios de contaminación, en los que se producen situaciones puntuales de alta contaminación del aire, mientras que las restricciones a la circulación de carácter permanente se regulan cuando es necesario establecer medidas estructurales que enfrenten los problemas de calidad del aire para lograr el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados en la Directiva y en la Ley de calidad del aire.

Tal y como concluye el citado informe de la DGSYCA, "*para cumplir con los valores legislados en la Directiva 2024/2881, la ciudad de Madrid debe mantener todas las medidas implementadas hasta ahora, incluidas las Zonas de Bajas Emisiones y sus limitaciones a los vehículos más contaminantes*", es decir, por lo que deben regularse las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos contenidos en el Proyecto normativo para poder lograr la conservación y mantenimiento del cumplimiento de los valores límite de

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

dióxido de nitrógeno, regulados en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, y no incumplirlos.

3. Además, como concluye el citado Informe, la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos contenidos en el Proyecto normativo, es necesaria para avanzar en la reducción de "las emisiones de NOx en 2.683 toneladas respecto al sector del tráfico rodado".

4. En cualquier caso, debe destacarse que el Proyecto normativo propone regular restricciones a la circulación de determinados vehículos de distribución urbana de mercancías (en adelante y como como define la propia OMS, DUM) en determinados horarios, que han demostrado ser eficaces en la reducción de emisiones de óxidos de nitrógeno.

5. Por otro lado, es preciso destacar que, según la propia definición del artículo 22.1 de la OMS, *"se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS)".*

Las ZBEDEP responden a la necesidad de establecer un régimen especial para aquellas zonas en los que las necesidades medioambientales son más acusadas, adaptado a sus necesidades específicas.

Estas necesidades específicas se producen únicamente en estos dos ámbitos de la ciudad, el Distrito Centro y Plaza Elíptica, tal como se justifica en el Proyecto de modificación de las ZBEDEP incorporado como **ANEXO** 3 a la presente MAIN.

Por tanto, **en el momento presente no resulta necesario regular otras ZBEDEP distintas** de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, ni resulta necesario que estas ZBEDEP tengan una regulación diferente o más estricta que la contenida en el Proyecto de ordenanza. Por este motivo, el Ayuntamiento de Madrid propone regular las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos propuestos por el Proyecto normativo.

6. En lo relativo al análisis de las alternativas a la hora de definir **el ámbito territorial de las ZBEDEP, el ámbito territorial de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica se ha definido conforme a criterios técnicos de movilidad sostenible y eficiencia ambiental.**

Según el Proyecto de modificación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica -sometido a información pública con anterioridad a la aprobación inicial y el sometimiento a información pública del Proyecto de ordenanza-, las ZBE de Madrid, en base a criterios geográficos, se ajustan a una tipología estructural de anillo, donde se delimitan una o varias zonas de transición de las ZBE Núcleo o Especial, con aplicación de medidas graduales que permitan evitar un posible efecto frontera.

Se trata de un modelo en el que se combinan un núcleo de mayores restricciones y una o más áreas de menores restricciones entorno al anterior, como es actualmente el caso en Milán y Londres.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

En la ciudad de Madrid se ha seguido este modelo, regulando dos ZBEDEP con medidas de control más restrictivas debido a sus índices de contaminación, estimación de la superficie contaminada, la población expuesta a la contaminación, así como sus características específicas.

7. La delimitación territorial de la ZBEDEP Distrito Centro se justifica por los siguientes motivos:

a) El incumplimiento reiterado desde 2010 hasta 2018 del valor límite anual fijado para el dióxido de nitrógeno (NO2), y el valor límite horario fijado para el NO2, en la ciudad de Madrid.

b) El incumplimiento de los objetivos de calidad acústica en el Distrito Centro ha motivado su declaración como Zona de Protección Acústica Especial, conforme al Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de 30 de abril de 2019, por el que se aprueba la revisión de la Declaración de Zona de Protección Acústica Especial correspondiente al Distrito Centro, así como su Plan Zonal Específico.

c) Cabe destacar que la Zona de Bajas Emisiones de Distrito Centro comprende la totalidad del distrito, garantizando así la seguridad jurídica de la actuación por el mejor conocimiento del ámbito con restricciones por parte de la ciudadanía, lo que no ocurría cuando existían cuatro APR en el Distrito Centro.

d) Además, su delimitación se ha realizado de manera continua, sin incluir territorios no colindantes.

e) En la definición de su perímetro, contenida en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 23.2 de la OMS, se ha optado por vías de mayor capacidad, con velocidad de 50 Km/h, que delimitan de forma natural los espacios que están sometidos a más presión desde el punto de vista de calidad del aire, emisiones y escasez del espacio público.

f) Al objeto de garantizar la movilidad urbana y asegurar la proporcionalidad de su regulación, el Proyecto normativo contempla la libre circulación de vehículos por en todas las calles que componen el perímetro de la ZBEDEP, mediante la redacción que propone dar al artículo 23.3.a) de la OMS.

g) Asimismo el Proyecto contempla unas calles interiores de libre circulación, relacionadas en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 23.3.a) de la OMS y al apartado segundo punto tres del Anexo III de la OMS, con el objeto de posibilitar la circulación de vehículos que requieran acceder a aparcamientos situados en el interior de la ZBEDEP de forma contigua a su perímetro.

8. Por su parte, la delimitación territorial de la ZBEDEP Plaza Elíptica se justifica por la configuración de la trama urbana de la zona de Plaza Elíptica que dificulta la ventilación natural de la zona, lo que, unido a la A42 como vía de alta capacidad, con una generación elevada de contaminantes por el tráfico rodado, genera niveles locales de elevada contaminación. Entre los años 2019 y 2024, la estación de Plaza Elíptica, como consecuencia de las medidas implementadas, ha sido la estación de tráfico con mayor reducción porcentual de NO_X (24,39% frente una media del 19,60%), pese a lo cual sigue siendo la estación con peor comportamiento de la red de medida.

9. En la situación presente, con las ZBE existentes en la ciudad de Madrid (Madrid ZBE, y las ZBEDEP), con la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos contenidos en el Proyecto normativo así como con el resto de medidas contenidas en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

360, **no resulta necesario ampliar el número ni las características de las ZBE** para mantener y consolidar el cumplimiento de los valores del cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno, regulados en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, y no incumplirlos, y avanzar progresivamente hacia el cumplimiento de los valores límite para el dióxido de nitrógeno regulados en el Cuadro de la misma Sección y Anexo I de la citada Directiva, que deben cumplirse a más tarde el 1 de enero de 2030, y que el Ayuntamiento de Madrid pretende lograr con el menor grado de restricciones posibles.

10. Por todo lo anterior, en el momento presente, y al objeto de mantener y conservar el cumplimiento, y de no incumplir, los valores límite de dióxido de nitrógeno, regulados en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881: a) no resulta necesario regular otras ZBEDEP distintas ni adicionales a las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica; b) no resulta necesario regular restricciones de circulación adicionales ni más estrictas; c) no resulta posible regular restricciones de circulación menores o menos estrictas que las contempladas en el Proyecto normativo; y d) resulta imprescindible optar por la alterativa de regular las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos contenidos en el Proyecto normativo.

2.2.2.4.3 Análisis de alternativas para mantener el cumplimiento de los valores límite para la protección de la salud humana regulados en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, que deberán cumplirse, a más tardar, el 11 de diciembre de 2026:

Resulta imprescindible que el Ayuntamiento de Madrid adopte medidas normativas para reducir las emisiones de NOx del tráfico rodado, ya que este sector emite cuatro veces la cantidad de NOx del sector RCI en su conjunto.

1. Análisis de la evolución del valor anual de dióxido de nitrógeno en las estaciones de vigilancia de la calidad del aire situadas en el distrito Centro y en la zona de Plaza Elíptica:

La reducción de las emisiones de NOx causadas por el tráfico rodado logradas en los últimos años han permitido el cumplimiento desde el 2022 del valor límite anual de dióxido de nitrógeno (40 µg/m³) en la ciudad de Madrid.

El análisis de la evolución del valor medio anual de dióxido de nitrógeno en las estaciones de vigilancia de la calidad del aire de Plaza del Carmen (Distrito Centro) y de Plaza Elíptica prueba que si no existiera la ordenación permanente de tráfico de la las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos propuestos por el Proyecto de ordenanza, se produciría un incremento de las emisiones de NOx con respecto el año base de 2022.

2. Análisis de alternativas de regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Para la ZBEDEP Distrito Centro se han analizado las siguientes alternativas, planteando qué sucedería si no se limitara la circulación en el año 2026 a: los vehículos ligeros con clasificación ambiental “B”; a los vehículos pesados con clasificación ambiental “B”; o la combinación de las alternativas anteriores.

Para la ZBEDEP Distrito Centro se han analizado las siguientes alternativas, planteando qué sucedería si no se limitara la circulación en el año 2026 en los términos propuestos por el Proyecto normativo.

A continuación se muestran el incremento las toneladas de óxidos nitrosos que se emitirían anualmente en el distrito Centro y en la zona de Plaza Elíptica, si no se regularan y estuvieran vigentes a partir del 1 de

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

enero de 2026 las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos propuestos por el Proyecto normativo, a partir de los datos obtenidos del sistema para el diagnóstico, simulación y evaluación de escenarios de fuentes emisoras de contaminantes atmosféricos en la ciudad Madrid (denominado SIMAD):

Simulación SIMAD: Datos de partida de emisiones (Año 2023)

Alternativas	Incremento de emisiones NOx (t)
La ZBEDEP Distrito Centro en el 1/1/26 solo limita la circulación a los **vehículos industriales ligeros B**	10,6
La ZBEDEP Distrito Centro en el 1/1/26 solo limita la circulación a los **vehículos industriales pesados B**	5,6
No existe ZBEDEP Distrito Centro en el 1/1/26	27,2
No existe ZBEDEP Plaza Elíptica en el 1/1/26	10,9

Por tanto, el análisis de las alternativas demuestra que si no existiera la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica **supondría un incremento de las emisiones de NOx con respecto el año base de 2022**.

3. Conclusión:

Para cumplir con los valores legislados en la Directiva 2024/2881, la ciudad de Madrid debe mantener todas las medidas implementadas hasta ahora que han permitido la mejora de la calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, que incluye tanto la vigente y firme prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" -por ser los más contaminantes, en cumplimiento del artículo 21 de la OMS en relación con los artículos 16.4 de la Ley de calidad del aire, 14.3 de la Ley de cambio climático y 5.2 segundo inciso del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones-, que constituye el "escenario base o escenario cero", como la regulación de las ZBEDEP en los términos recogidos en el Proyecto normativo.

Por tanto, la conservación de la protección para el derecho a la vida y la integridad física, la garantía de la salud pública, la protección del derecho a la salud y del derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona mediante la continuidad del cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno, para la protección de la salud humana, que deberán cumplirse, a más tardar, el 11 de diciembre de 2026, regulados en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, en el entorno del distrito Centro y en la zona de Plaza Elíptica, solo pueden lograrse mediante las restricciones a la circulación de vehículos de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos regulados en el Proyecto de ordenanza.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

En conclusión, **la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica**, en los términos propuestos por el Proyecto de ordenanza, **resulta imprescindible para conservar el cumplimiento, y no incumplir** en las estaciones de Plaza del Carmen y de Plaza Elíptica y sus respectivos entornos, **el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno**, para la protección de la salud humana, que deberán cumplirse, a más tardar, el 11 de diciembre de 2026, **regulados en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881.**

2.2.2.4.4 Análisis de escenarios y alternativas para avanzar hacia el cumplimiento de los valores límite para la protección de la salud humana regulados en el Cuadro 1 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, que deberán cumplirse, a más tardar, el 1 de enero de 2030.

1. Metodología.

El Ayuntamiento de Madrid dispone de un sistema para el diagnóstico, simulación y evaluación de escenarios de fuentes emisoras de contaminantes atmosféricos en la ciudad Madrid, denominado **SIMAD** (Simulaciones Madrid. Clima y Aire), que utiliza factores de emisión y un marco metodológico consistente con el Inventario de emisiones del Ayuntamiento de Madrid**,** el cual se elabora siguiendo la metodología EMEP/CORINAIR de la Agencia Europea de Medio Ambiente, para disponer de nuevos instrumentos que ayuden a la hora de analizar las posibles medidas para la reducción de emisiones y su impacto en la calidad del aire.

Esta herramienta permita monitorizar, simular y evaluar el impacto sobre la emisión de contaminantes atmosféricos de distintas políticas ambientales y diferentes escenarios de evolución de las dinámicas urbanas.

Así pues, utilizando la herramienta SIMAD se han realizado una serie de simulaciones para evaluar las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) que sería necesario reducir en la ciudad de Madrid para cumplir con los valores límite establecidos por la Directiva 2024/2881, con especial atención a los valores legislados para el dióxido de nitrógeno. Para ello, se ha utilizado como punto de partida los datos del año 2023 que, como se ha dicho con anterioridad, son las estimaciones de las emisiones generadas por el sector del tráfico rodado y por el sector residencial, comercial e institucional (RCI).

2. Necesidad de reducción de emisiones contaminantes de NOX para lograr el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados, para proteger la salud humana, en el Cuadro 1 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881.

En el caso de las emisiones del tráfico rodado, se ha utilizado el modelo de tráfico del ayuntamiento de Madrid para, a partir de los kilómetros recorridos por todas las categorías de vehículos en el municipio de Madrid en el año 2023, estimar las emisiones generadas en todo ese año. Para la estimación de las emisiones del sector RCI, se ha partido de los datos anonimizados de los consumos facilitados por las compañías eléctricas y gasistas del año 2023 en el municipio de Madrid, para su posterior cálculo de las emisiones producidas en la misma anualidad.

Teniendo en cuenta estas premisas, las emisiones obtenidas para el año 2023 son las siguientes:

Simulación SIMAD: Datos de partida de emisiones (Año 2023)

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Emisiones	NOx (t)	PM10 (t)	PM2,5 (t)
Tráfico	4.473	441	272
RCI	1.045	148	147
Totales	5.518	589	419

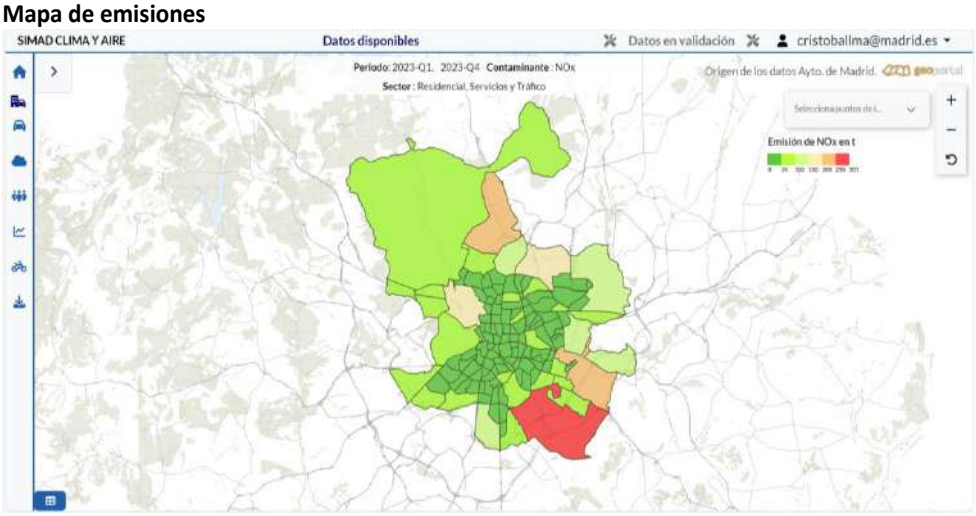
Por otro lado, se toma como referencia los valores medios anuales de dióxido de nitrógeno del año 2023, en dos de las estaciones clave de la red de vigilancia de calidad del aire, como son:

- Plaza del Carmen, por estar ubicada en el interior de la ZEBDEP de Distrito Centro.
- Plaza Elíptica, por estar sita en el interior de la ZEBDEP de Plaza Elíptica.

Simulación SIMAD: Datos de partida de emisiones (Año 2023)

Emisiones	Emisiones NOx (t)	Concentración de NO_2 ($\mu g/m^3$) Plaza del Carmen	Concentración de NO_2 ($\mu g/m^3$) Plaza Elíptica
Situación de partida **Año 2023**	Total: 5.518	31	36

Mapa de emisiones

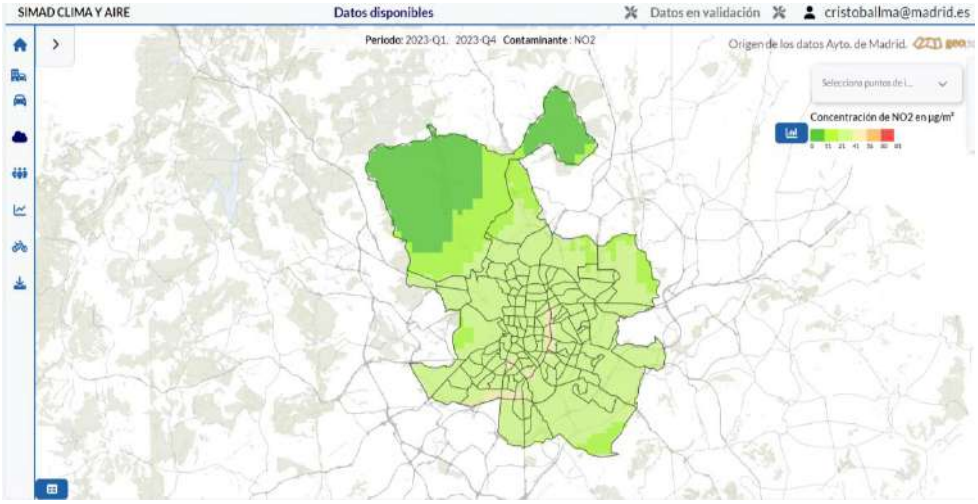


Mapa de concentraciones

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22



Partiendo de los datos estimados de emisiones de NOx del 2023 para los distintos sectores, se han realizado distintas simulaciones sobre reducción de las emisiones de NOx en los dos sectores en los que puede actuar el ayuntamiento de Madrid (tráfico y RCI), con el objetivo de obtener una estimación veraz de cuál sería la reducción de emisiones de NOx que es necesaria para lograr el cumplimiento del nuevo valor límite anual (VLA) de 20 µg/m^3, previsto por la Directiva 2024/2881, en todas las estaciones de la red de calidad del aire en el año 2030.
Las simulaciones llevadas a cabo han considerado distintos porcentajes de reducción de las emisiones de NOx para los sectores (tráfico y RCI), que a su vez incluyen varios tipos de hipótesis:

- cambio tecnológico en el parque circulante,
- reducción de kilómetros recorridos realizados por los vehículos,
- reducción de consumos del sector RCI,
- cambio de fuentes energéticas del sector RCI, y
- combinación de las hipótesis anteriores, tanto para el sector del tráfico como para el sector RCI.

A continuación, se resumen las simulaciones realizadas para determinar la cantidad de toneladas necesarias para cumplir con el nuevo valor límite anual para el dióxido de nitrógeno de 20 µg/m^3 establecido en la Directiva 2024/2881.

3. Simulaciones de reducción de emisiones de NOX.

A continuación se expone un conjunto de simulaciones de reducción de las emisiones de NOx, en los dos sectores (tráfico y RCI), en el 2030 con respecto al 2023. Para llevar a cabo estas simulaciones se ha tomado como punto de partida la combinación de las hipótesis anteriormente citadas, tanto para el sector del tráfico (cambio tecnológico en el parque circulante y reducción de kilómetros recorridos realizados por los vehículos) como para el sector RCI (reducción de consumos y cambio de fuentes energéticas).
Simulaciones realizadas:

- Reducción del 10% de las emisiones de NOx de tráfico y RCI (RE1)
- Reducción del 20% de las emisiones de NOx de tráfico y RCI (RE2)

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

- Reducción del 30% de las emisiones de NOx de tráfico y RCI (RE3)
- Reducción del 40% de las emisiones de NOx de tráfico y RCI (RE4)
- Reducción del 50% de las emisiones de NOx de tráfico y RCI (RE5)
- **Reducción del 60% de las emisiones de NOx de tráfico y RCI (RE6)**

Resultados:

Simulación	Emisiones reducidas NOx (t)	Pza. del Carmen NO_2 y PM2,5 ($\mu g/m^3$)	Pza. Elíptica NO_2 y PM2,5 ($\mu g/m^3$)	Número de estaciones que cumplen para NO_2
RE1: Reducción del 10 % de las emisiones de NOx	Total: 549 Tráfico: 445	NO_2: 27 PM2,5: 10	NO_2: 32 PM2,5: 11	1
RE2: Reducción del 20 % de las emisiones de NOx	Total: 1.101 Tráfico: 892	NO_2: 25 PM2,5: 9	NO_2: 29 PM2,5: 10	3
RE3: Reducción del 30 % de las emisiones de NOx	Total: 1.653 Tráfico: 1.340	NO_2: 22 PM2,5: 8	NO_2: 27 PM2,5: 9	5
RE4: Reducción del 40 % de las emisiones de NOx	Total: 2.205 Tráfico:1.787	NO_2: 20 PM 2,5: 7	NO_2: 25 PM 2,5: 8	15
RE5: Reducción del 50 % de las emisiones de NOx	Total: 2.758 Tráfico: 2.235	NO_2: 18 PM2,5: 7	NO_2: 22 PM2,5: 8	23
RE6: Reducción del 60 % de las emisiones de NOx	Total: 3.310 Tráfico: 2.683 RCI: 627	NO_2: 16 PM2,5: 6	NO_2: 20 PM2,5: 7	24

Como se puede observar en la tabla anterior, **con una reducción del 60% de las emisiones totales de NOx en 2030 se consigue que todas las estaciones de la red de vigilancia de calidad del aire (24) cumplan el valor límite anual de 20 $\mu g/m^3$ de dióxido de nitrógeno regulado, para proteger la salud humana, en el Cuadro 1 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881previsto por la Directiva 2024/2881.**

Es decir, la ciudad de **Madrid debería reducir las emisiones de NOx en un 60% en los sectores de tráfico y RCI, antes del 1 de enero de 2030, para poder cumplir con los valores legislados por la Directiva 2024/2881 en 2030, lo que implica una reducción de 3.310 toneladas de NOx de emisiones totales** (2.683 t del tráfico y 627 t del RCI), asumiendo que el resto de los componentes SNAP distintos de RCI (SNAP 02) y TRANSPORTE RODADO (SNAP 07) no incrementan en conjunto sus emisiones.

4. Análisis de medidas para cumplir los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados, para proteger la salud humana, en el Cuadro 1 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881.

Para lograr estas reducciones del 60% de las emisiones de NOx:

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

- En el sector del tráfico (2.683 toneladas), se han analizado una combinación de medidas, tales como el fomento del cambio tecnológico, el impulso del transporte público para disminuir los recorridos de vehículos privados de combustión interna, y el establecimiento de zonas de bajas emisiones (ZBE) como Madrid ZBE, ZBEDEP Distrito Centro y ZBEDEP Plaza Elíptica, con restricciones a la circulación para los vehículos más contaminantes, con el objetivo de compatibilizar la máxima reducción posible con el menor impacto social y económico.

- En el sector RCI (627 toneladas), se han evaluado también una combinación de medidas, tales como el fomento del cambio tecnológico en los sistemas de calefacción y climatización hacia sistemas más eficientes, la construcción y rehabilitación de edificios para reducir el consumo energético, y el impulso del uso de energías menos contaminantes.

Previamente a entrar en el detalle de algunas de las simulaciones realizadas, hay que partir del hecho de que los efectos de las medidas simuladas no se pueden aislar completamente de las sinergias existentes con otras medidas ya aplicadas. En este contexto, cabe señalar que es el conjunto de medidas aplicadas lo que ha permitido la consecución del objetivo de cumplimiento de los límites establecidos en la Directiva , ya que gracias a la aplicación de las medidas incluidas en la Estrategia Madrid 360 se ha logrado que todas las estaciones de calidad del aire cumplan el valor límite anual de 40 $\mu g/m^3$ de dióxido de nitrógeno desde el año 2022.

5. Escenario base.

La vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible regula con carácter firme, en su artículo 21, “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, que constituye la principal medida que ha permitido a la ciudad de Madrid el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno para la protección de la salud humana regulados en la Directiva 208/50/CE, que son los mismos que la Directiva 2024/2881 regula en el Cuadro 2 de la Sección 1 de su Anexo I, y que deben cumplirse a más tardar, el 11 de diciembre de 2026.

El contenido sustantivo de la regulación de Madrid ZBE no es objeto de modificación en el Proyecto normativo, porque constituye el estándar de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano conforme al principio medioambiental de no regresión regulado en el artículo 2 de la Ley 7/2021 de cambio climático y porque resulta absolutamente imprescindible para la conservación, el mantenimiento y la continuidad del cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno, para la protección de la salud humana, en la ciudad de Madrid que, además, deben cumplirse a más tardar, el 11 de diciembre de 2026 conforme a lo previsto en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, y porque dicha regulación resulta necesaria para avanzar en el cumplimiento de los valores límites de dióxido de nitrógeno regulados en el Cuadro 1 de la de la Sección 1 del Anexo I de la citada Directiva que deberán cumplirse, a más tardar, el 1 de enero de 2030.

Ello sin perjuicio de la adaptación técnica del artículo 21.4 de la OMS a la modificación del artículo 76.z.3) de la LTSV operada por la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, con posterioridad a la aprobación y entrada en vigor de la Ordenanza 10/2021 por la que se modifica la OMS, en aplicación de los principios de legalidad y jerarquía normativa del artículo 9.3 de la Constitución.

La denuncia mediante medios automatizados está sometida al periodo de aviso previsto en el artículo 242.3 de la OMS, conforme a lo dispuesto en la Resolución de 23 de diciembre de 2024 de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación por la que se establece el período de aviso de las cámaras con lector OCR y los dispositivos foto rojo para el control de Madrid Zona de Bajas Emisiones, respecto de los vehículos con clasificación ambiental “A” que no se han beneficiado de los cuatro periodos de aviso previos.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

En virtud de esta resolución, los vehículos con clasificación medioambiental “A” que no se han beneficiado de los periodos de avisos previos serán denunciados por los medios automatizados de control a partir del 1 de enero de 2026, sin perjuicio de los controles que desarrollen en vía pública los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico. Lo que supone que, a partir del 1 de enero de 2026 se materializará el 100% de la reducción prevista en la OMS para Madrid ZBE que es de 753 toneladas de NOX/año.

No se incluye en el escenario base la reducción tendencial por renovación y mejora del parque circulante. A título de ejemplo, partiendo de datos del sistema automatizado de denuncias de Madrid ZBE se tienen los siguientes valores de vehículos únicos para dos días equivalente (13 de febrero de 2024 y 11 de febrero de 2025):

Fecha	CERO	ECO	C	B	A
13/02/2024	57.864	162.964	536.742	301.075	49.467
11/02/2025	75.171	195.855	538.594	273.385	26.329

El efecto de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” ya se encuentra incluido en la reducción de las 753 toneladas de NOX previamente descritas. La citada regulación facilita una progresiva renovación de la flota hacia modelos no contaminantes.

6. Medidas para la consecución de los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados, para proteger la salud humana, en el Cuadro 1 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881.

Conforme a se proponen medidas para la reducción de 1.930 toneladas de NOX en el sector tráfico (excluida del total la reducción de Madrid ZBE, que no es objeto de modificación) y 627 toneladas en el sector RCI.

Se han estudiado varios escenarios, lo que implica el análisis de las siguientes alternativas, en las que:

- S3: El escenario 3 contempla que el Proyecto de ordenanza se apruebe antes de que finalice 2025, de forma que la regulación ZBEDEP Plaza Elíptica en los términos previstos en el proyecto normativo se encuentre vigente en 2026. Este escenario supone añadir la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental “A” el tramo de la A-42 situado bajo la Plaza de Fernández Ladreda, a la prohibición general de circulación de los vehículos con clasificación ambiental regulada en el artículo 21 de la OMS, que ya resulta de aplicación a todas las vías públicas urbanas de la ciudad.
- S4: El escenario 4 contempla que el Proyecto de ordenanza se apruebe antes de que finalice 2025, de forma que la regulación ZBEDEP Distrito Centro Elíptica en los términos previstos en el proyecto normativo se encuentre vigente en 2026. Este escenario supone la prohibición, en el ámbito territorial del distrito Centro, de la circulación de vehículos industriales con clasificación ambiental “B”, que se añade a la prohibición general de circulación de los vehículos con clasificación ambiental regulada en el artículo 21 de la OMS, que ya resulta de aplicación a todas las vías públicas urbanas de la ciudad.

Medidas analizadas y su variación absoluta (t) de las reducciones de emisiones de NOx

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Medidas	Emisiones reducidas de NOx (t) con respecto al año 2023
S1: Solo taxis y VTC CERO y ECO en Madrid ZBE en 2030	45
S2: 50% autobuses de la EMT CERO en Madrid ZBE en 2030	79
S3: Regulación de ZBEDEP Plaza Elíptica en los términos previstos en el proyecto normativo con vigencia en 2026 (Prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A", incluyendo el tramo de la A-42)	xxx
S4: Regulación de ZBEDEP Distrito Centro en los términos previstos en el proyecto normativo con vigencia en 2026. (Prohibición de circulación, en este ámbito geográfico, de los vehículos industriales "B", que se adiciona a la vigente prohibición general de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A")	13,6
S5: Vehículos ligeros en el 2030: 15% son B, 50% C, 20% ECO y 15% CERO	3
S6: Vehículos pesados en el 2030: 15% son B, 50% C, 20% ECO y 15% CERO	2
S7: Turismos en el 2030: 15% son B, 20% C, 50% ECO y 15% CERO	19
S8: Se reduce un 10% el tráfico en Madrid en favor del transporte público	395
S9: Se reduce un 20% el tráfico en Madrid en favor del transporte público	793
S10: En el sector RCI en el 2030 los consumos energéticos se distribuirán: 30% electricidad, 50% gas natural y 20% gasóleo.	13
S11: 10% del ahorro energético en el sector RCI en el 2030	104
S12: 20% del ahorro energético en el sector RCI en el 2030	210

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Medidas	Emisiones reducidas de NOx (t) con respecto al año 2023
S13: Sustitución del 100% de calderas de gasóleo por electricidad	252

7. Análisis de alternativas de regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

1. De entre las alternativas que fueron analizadas en el Proyecto de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica -sometido a información pública y aprobado con anterioridad a la aprobación inicial y el sometimiento a información pública del Proyecto de ordenanza- se recogen aquí, exclusivamente, aquellas que tienen sentido como alternativa normativa, excluyendo aquellas que carecen de sentido o racionalidad jurídica, porque se trata de medidas que no son objeto del Proyecto normativo porque no resulta necesario modificar dichos contenidos dado que han resultado imprescindibles para lograr el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados por la Directiva 2008/50/CE, y que resultan igualmente imprescindibles para seguir cumpliendo los valores límite regulados por el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva (UE) 2024/2881, y avanzar progresivamente en el cumplimiento de los valores límite para el dióxido de nitrógeno regulados en el Cuadro 1 de la misma Sección y Anexo de la citada Directiva (UE) 2024/2881, como sucede con la prohibición general de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en todas las vías públicas urbanas de la ciudad de Madrid ZBE:

a) ya que los escenarios o medidas que afectan a Madrid ZBE no son objeto de la actual modificación de la OMS ni resulta necesario modificar su regulación;

b) porque dicha regulación está vigente desde la aprobación en 2018 de la OMS, y cuya vigente redacción del artículo 21 de la OMS, dada por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, es firme;

c) porque la regulación de Madrid ZBE que resulta absolutamente imprescindible para proteger el derecho a la vida y la integridad física, la salud pública, el derecho a la salud y al medio ambiente adecuado para el desarrollo de las personas, en toda la ciudad de Madrid;

d) poque la regulación de Madrid ZBE contenida en el artículo 21 de la OMS constituye la principal medida que ha permitido a la ciudad de Madrid el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno para la protección de la salud humana regulados en la Directiva 208/50/CE, que son los mismos que la Directiva 2024/2881 regula en el Cuadro 2 de la Sección 1 de su Anexo I, y que deben cumplirse a más tardar, el 11 de diciembre de 2026, dado que ha permitido lograr una reducción de 746,7 toneladas de óxidos de nitrógeno, por lo que ha resultado ser, incuestionablemente, la medida clave que ha permitido junto a la reducción de emisiones logradas de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno en los ejercicios 2022, 2023 y 2024;

e) porque constituye el estándar de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano conforme al principio medioambiental de no regresión regulado en el artículo 2.l de la Ley 7/2021 de cambio climático y porque resulta absolutamente imprescindible para la conservación, el mantenimiento y la continuidad del cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno, para la protección de la salud humana, en la ciudad de Madrid que, además, deben cumplirse a más tardar,

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

el 11 de diciembre de 2026 conforme a lo previsto en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881 , y porque dicha regulación resulta necesaria para avanzar en el cumplimiento de los valores límites de dióxido de nitrógeno regulados en el Cuadro 1 de la de la Sección 1 del Anexo I de la citada Directiva que deberán cumplirse, a más tardar, el 1 de enero de 2030.

Para la ZBEDEP Distrito Centro se han analizado las siguientes alternativas, planteando qué sucedería si no se limitara la circulación en el año 2026, en los términos propuestos por el Proyecto normativo, a: los vehículos industriales ligeros con clasificación ambiental "B"; a los vehículos industriales pesados con clasificación ambiental "B"; o la combinación de las alternativas anteriores.

2. A continuación se muestran el incremento las toneladas de óxidos nitrosos que se emitirían en el distrito Centro y en la zona de Plaza Elíptica si no se regularan las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos propuestos por el Proyecto normativo.

Alternativas	Incremento de emisiones NOx (t)
La ZBEDEP Distrito Centro en el 1/1/26 solo limita la circulación a los **vehículos ligeros B**	10,6
La ZBEDEP Distrito Centro en el 1/1/26 solo limita la circulación a los **vehículos pesados B**	5,6
No existe ZBEDEP Distrito Centro en el 1/1/26	27,2
No existe la ZBEDEP Plaza Elíptica en el 1/1/26	10,9

El análisis de las alternativas demuestra que si no existiera la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica **supondría un incremento de las emisiones de NOx con respecto el año base de 2022**.

3. **Alternativa de restricción de la circulación de vehículos de distribución urbana de mercancías:** Entre las alternativas normativas analizadas se ha planteado la posibilidad de imitar la circulación del sector de la Distribución Urbana de Mercancías (DUM), atendiendo al uso intensivo del dominio público local viario que realizan para el desarrollo de su actividad económica y su afección a la necesaria fluidez de tráfico rodado), que representa un 11% de los recorridos en la ciudad.

La regulación de restricciones más intensas a la circulación de los vehículos industriales con clasificación ambiental B en toda la ciudad permitiría reducir un 28,4% de las emisiones de NOx.

No obstante, esta alternativa se descarta por la importancia de este sector para la actividad económica de la ciudad de Madrid.

Atendiendo a las exigencias del principio de proporcionalidad se opta por proponer en el Proyecto de ordenanza, **la restricción a la circulación de los vehículos industriales con clasificación ambiental "B"**

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

únicamente en la ZBEDEP Distrito Centro, que representa menos del 0,8% de la superficie total del municipio, que se añade a la prohibición general de los vehículos con clasificación ambiental "A del artículo 21 de la OMS, que se aplica al ámbito territorial de ambas ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, porque la regulación del artículo 21 de la OMS afecta a todas las vías públicas urbanas de Madrid ZBE.

4. Así pues, tras analizar todas las alternativas, considerando que:

   1º. las reducciones de las emisiones de NOx de los últimos años han permitido el cumplimiento desde el 2022 del valor límite anual de dióxido de nitrógeno (40 µg/m³);

   2º. los resultados obtenidos de las simulaciones analizadas;

   3º. la restricción de la circulación a los vehículos más contaminantes (vehículos "A") en todas las vías públicas urbanas de la ciudad de Madrid y la limitación de los vehículos industriales "B" en la ZBEDEP Distrito Centro son medidas en vigor que no han afectado económica ni socialmente, ni al distrito en el que se ubican, ni a la ciudad en su conjunto, como se puede comprobar analizando la evolución de los distintos indicadores económicos desde su puesta en marcha.

se observa que **la mejor opción** para acercarnos a esta reducción de emisiones en el sector del tráfico rodado, e***s el mantenimiento de las tres ZBE existentes en la actualidad: ZBEDEP Distrito Centro, ZBEDEP Plaza Elíptica y Madrid ZBE*** *que, además de suponer* ***una reducción inmediata de las emisiones contaminantes, permiten fomentar el cambio tecnológico en el parque de circulante de la ciudad de Madrid*** *de forma que, junto con las medidas adicionales que se recogen en la Estrategia Madrid 360, permitirán el cumplimiento de los valores regulados en la Directiva 2024/2881 para el año 2026, y avanzar progresivamente en el cumplimiento de los valores límite para el dióxido de nitrógeno del Cuadro de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881.*

5. La restricción de la circulación de los vehículos industriales con clasificación ambiental "B" **resulta necesaria** porque afecta prioritariamente a los vehículos con más potencial contaminante, dado su mayor impacto contaminante ambiental atmosférico en materia de dióxido de nitrógeno frente al resto de categorías de vehículos menos contaminantes (los "C", los ECO y los CERO Emisiones), por el uso intensivo que llevan a cabo del espacio público viario (representa un 11% de los recorridos en la ciudad) y por su mayor afección a la necesaria fluidez del tráfico rodado, resulta necesaria en el ámbito territorial de la ZBEDEP Distrito Centro, por sufrir problemas agravados de contaminación ambiental atmosférica en materia de dióxido de nitrógeno y acústica, así como una extraordinaria demanda de uso del espacio público.

La restricción de la circulación de los vehículos industriales con clasificación ambiental "B" satisface las exigencias del principio de **proporcionalidad** porque:

a) El ámbito territorial de la ZBEDEP Distrito Centro supone menos del 0,8% de la superficie total del municipio.
b) Porque se adopta se forma proporcional a los objetivos de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, porque un vehículo con clasificación ambiental "B" emite 0,433 g/km de NOx, mientras que los vehículos "C" emiten 0,151, los "ECO" emiten 0,023, y mientras que los vehículos CERO Emisiones emiten solo 0,007 g/km de NOx.
c) Se trata de vehículos que superan ampliamente la antigüedad media de los vehículos que circulan en la ciudad de Madrid. Los vehículos industriales con clasificación ambiental "B", son aquellos vehículos ligeros de gasolina anteriores al año 2006 y diésel anteriores al 31 de agosto de 2015, y aquellos vehículos pesados de gasolina y diésel anteriores al 2006, por lo que la prohibición de circulación por el interior de las vías públicas urbanas de la ZBEDEP Distrito Centro se aplica a

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

vehículos industriales ligeros de gasolina de más de 20 años y diésel de más de 11 años y vehículos industriales pesados (gasolina y diésel) de más de 20 años. Según el último Estudio del parque circulante de la Ciudad de Madrid (Año 2024), estos vehículos han superado la edad media de esta categoría, doblando incluso la media de antigüedad en el caso de los vehículos industriales pesados (cuya antigüedad media en el parque circulante de la ciudad de Madrid es de 9 años).

d) El Proyecto de ordenanza contempla excepciones a la prohibición de circulación de los vehículos industriales con clasificación ambiental "B", a las que pueden acogerse cuando no sea posible prestar el servicio con otro tipo de vehículo, bien porque le vincule un contrato durante su vigencia, o bien porque no exista ese tipo de vehículo de las categorías ambientales CERO emisiones, ECO o "C".
e) Los vehículos industriales ligeros con clasificación ambiental "B" pueden acogerse a la autorización para circular si estacionan en un aparcamiento situado en el interior de la ZBEDEP Distrito Centro.
f) La restricción de la circulación de los vehículos industriales con clasificación ambiental "B", que se añade a la prohibición general de los vehículos con clasificación ambiental "A" vigente, firme y aplicable a todas las vías públicas urbanas de la ciudad, incluyendo el ámbito territorial de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, satisface los principios de proporcionalidad y eficiencia porque constituye la mínima regulación posible para conseguir proporcionalmente el cumplimiento de los objetivos de calidad del aire, por su mayor impacto ambiental, dando cumplimiento al artículo 5.2 segundo inciso del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

6. Por todo ello, las restricciones a la circulación de vehículos de las **ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos regulados en el Proyecto** de ordenanza constituyen un mínimo imprescindible, que **permite avanzar de manera progresiva hacia el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno**, para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 1 de enero de 2030, **regulados en el Cuadro 1 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881,** no solo en el entorno del distrito Centro y en la zona de Plaza Elíptica, sino con efectos de mejora en la calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno más allá de dichos límites.

La regulación de las ZBEDP Distrito Centro y Plaza Elíptica fomenta asimismo el cambio tecnológico en el parque de circulante de la ciudad de Madrid**,** de forma que, junto con las medidas adicionales que se recogen en la Estrategia Madrid 360, permitirán avanzar a la ciudad de Madrid en el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados, para proteger la salud humana, en el Cuadro 1 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881 a cumplir, a más tardar, el 1 de enero de 2030.

2.2.2.4.5 Conclusiones sobre el análisis de alternativas regulatorias para la mejora de la calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno.

1. Tal como se ha expuesto motivadamente en esta MAIN y como ha recomendado la Comisión Europea en su Dictamen motivado, las ZBE han permitido reducir 764,7 toneladas anuales de óxidos de nitrógeno, por lo que resultan esenciales para que la ciudad de Madrid pueda mantener el cumplimiento de **los valores límites de NO_2 regulados, para proteger la salud humana, en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881** -para que no se produzca un incremento de los valores registrados en las estaciones de vigilancia de la calidad del aire de la Plaza del Carmen y de la Plaza Elíptica- y no incumplirlos antes del 11 de diciembre de 2016.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

El análisis de las alternativas demuestra que si no existiera la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica supondría un incremento de las emisiones de NOx con respecto el año base de 2022.

2. Por otro lado, la Directiva 2024/2881 regula en el Cuadro 1 de la Sección 1 de su Anexo I los valores límites de NO_2, para proteger la salud humana, que deben cumplirse a más tardar el 1 de enero de 20230, y que como se ha expuesto, se estoma que va a requerir la reducción un 60% las emisiones de NOx de los sectores tráfico rodado y RCI para 2030, con respecto a las emisiones del 2023, **para cumplir el valor límite anual para dióxido de nitrógeno de 20 µg/m³ de NO_2.**

Para ello, **es necesario reducir las emisiones NOx en 3.310 toneladas, distribuidas de la siguiente manera: 2.683 toneladas corresponderían al sector del tráfico rodado y 627 toneladas al sector RCI**, **lo que subraya la necesidad de que el Ayuntamiento** de Madrid **adopte medidas normativas para reducir las emisiones de NOx del tráfico rodado, ya que este sector emite cuatro veces la cantidad de NOx del sector RCI en su conjunto.**

Esta reducción de 3.310 toneladas de emisiones de NOx, según el Inventario de emisiones de contaminantes a la atmósfera en el municipio de Madrid. (Año 2022), implicaría una reducción del 30% de las emisiones totales del municipio de Madrid.

Las 764,7 toneladas de NO_x que cada año logran reducir las ZBE de la ciudad de Madrid (simulaciones S3 y S4), incluyendo las restricciones de circulación de la ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos contenidos en el Proyecto normativo representa, en términos porcentuales, **representa más del 23% de las emisiones totales de NOx que deben reducirse para 2030 y, aproximadamente, el 29% de las** emisiones de NOx **provenientes exclusivamente del sector del tráfico**.

3. En conclusión, **para cumplir con los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados,** para la protección de la salud humana, **regulados en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881**, **que deberán cumplirse, a más tardar, el 11 de diciembre de 2026,** la ciudad de Madrid debe mantener todas las medidas implementadas hasta ahora que han permitido la mejora de la calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, que incluye tanto la vigente y firme prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" -por ser los más contaminantes, en cumplimiento del artículo 21 de la OMS en relación con los artículos 16.4 de la Ley de calidad del aire, 14.3 de la Ley de cambio climático y 5.2 segundo inciso del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones- que constituye el "escenario base o escenario cero", como la regulación de las ZBEDEP en los términos que recoge el Proyecto normativo.

Por tanto, **la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica**, en los términos propuestos por el Proyecto de ordenanza, **resulta absolutamente imprescindible para conservar el cumplimiento, y no incumplir** en las estaciones de Plaza del Carmen y Plaza Elíptica y sus respectivos entornos, **el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno**, para la protección de la salud humana, que deberán cumplirse, a más tardar, el 11 de diciembre de 2026, **regulados en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881.**

Asimismo, las restricciones a la circulación de vehículos de las **ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos regulados en el Proyecto** de ordenanza constituyen un mínimo imprescindible, que **permite avanzar de manera progresiva hacia el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno**, para la protección de la salud humana **que deberán cumplirse, a más tardar, el 1 de enero de 2030, regulados en el Cuadro 1 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881,** no solo en el entorno del distrito Centro y en la zona de Plaza Elíptica, sino con efectos de mejora en la calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno más allá de dichos límites.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

2.2.2.5 Conclusión de los análisis de alternativas en materia de calidad del aire y movilidad de cara a la redacción de la propuesta de regulación de la ZBEDEP Distrito Centro del Proyecto de ordenanza.

Como se ha descrito previamente, en el distrito Centro se producen importantes problemas derivados de la extraordinaria demanda de uso del espacio público, de la necesidad y obligación legal de proteger el demanio municipal y el patrimonio histórico, que exigen la regulación mediante ordenanza municipal de tráfico de restricciones a la circulación de vehículos atendiendo a la ordenación y racionalización e usos d un espacio público limitado y sujeto a una intensísima y variada demanda de usos.

En ausencia de una regulación reglamentaria, mediante ordenanza municipal, que racionalice el uso del espacio público en la zona más céntrica de la ciudad, entendiendo como tal el distrito Centro, se produciría el problema de colapso circulatorio prácticamente continuo en su principal arteria, la Gran Vía, y en buena parte de su interior, compuesto por calles generalmente de único sentido y con un solo carril, con elevada demanda de uso peatonal, lo que incrementaría los riesgo de seguridad vial para las personas que transiten peatonalmente por las calles del distrito Centro, y se generarían daños al suelo y al firme del demanio municipal viario por la circulación excesiva de vehículos pesados, afectando todo ello negativamente a la calidad de vida de las personas que residen o que en cada momento se encuentren en el distrito Centro, a la calidad del aire, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, a la protección del patrimonio municipal y a la conservación y protección del patrimonio histórico.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

En cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.4 de la Ley de calidad del aire, el objetivo de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano, mediante el cumplimiento de los valores límites del dióxido de nitrógeno y la mejora de la calidad del aire, debe integrarse en las políticas públicas y la regulación de la ordenación del uso del espacio público.

De forma que las restricciones a la circulación de vehículos que resulten necesarias para la ordenación del uso del espacio público en la zona de la ciudad con mayor demanda de uso, deben coordinarse con las restricciones a la circulación de los vehículos a motor que empleen energías fósiles que resulten imprescindibles lograr el cumplimiento de los valores límites del dióxido de nitrógeno y la mejora de la calidad del aire en los términos previstos en la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881.

A este doble problema y a esta doble necesidad, proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno y a la ordenación racional del uso del limitado espacio público sujeto a una intensa y heterogénea demanda de usos responde la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro.

Por todo lo anteriormente expresado, en el análisis de alternativas de movilidad y calidad del aire, se considera que la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro en los términos contenidos en el Proyecto de ordenanza es la mejor alternativa regulatoria para lograr en la zona del distrito Centro:

a) Consolidar la mejora de calidad del aire lograda desde 2021, logrando mantener el cumplimiento de los valores límites del dióxido de nitrógeno del Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, en el ámbito del distrito Centro.

   En aplicación de la definición legal de zona de bajas emisiones del artículo 14.3 de la ley de cambio climático y su desarrollo reglamentario por el artículo 5 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, las restricciones a la circulación deben regularse atendiendo a la clasificación ambiental de los vehículos según su potencial contaminante, conforme al anexo II.E del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, y sus futuras actualizaciones.

   Conforme a los análisis de alternativas en materia de calidad del aire resulta imprescindible la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro en los términos propuestos en el Proyecto normativo para consolidar la reducción de la contaminación por dióxido de nitrógeno que ha permitido lograr, reducir el valor límite horario de dio contaminante en la estación de Plaza del Carmen de 49 µg/m^3 en 2019 (antes de que se regulara la ZBE “Madrid Central”) a los 25 µg/m^3 de 2024, mediante la regulación de restricciones a la circulación de los vehículos industriales con clasificación ambiental “B”, que se añaden a la aplicación de las restricciones a la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A” tienen prohibida su circulación en todas las vías públicas urbanas de la ciudad en aplicación del artículo 21 de la OMS, incluyendo las vías públicas del distrito Centro.

   Los vehículos CERO Emisiones y ECO pueden circular en cumplimiento del artículo 5.2 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones por su menor impacto de emisiones contaminantes.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

b) Lograr una mejora progresiva de la calidad del aire, avanzando en el cumplimiento de los valores límites del dióxido de nitrógeno del Cuadro 1 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, que exige reducir el valor límite anual a, como máximo, 25 µg/m^3, a más tardar el 1 de enero de 2030.

a) Racionalizar el uso del espacio público en la zona con mayor demanda de uso, mediante la regulación de las razones que justifican la circulación de vehículos por las vías públicas situadas en el interior del perímetro de la citada ZBEDEP, para las personas físicas que residan en los inmuebles de la citada ZBEDEP, de las actividades económicas -tanto autónomos como personas jurídicas que tengan una sede, oficina o puesto de mercado en la zona, para la prestación de todos servicios públicos, para la prestación de los servicios esenciales a las personas físicas y jurídicas residentes, para la prestación de servicios de transporte, para la distribución de bienes y de prestación de servicios en la zona, para la realización de todo tipo de actividades económicas y profesionales, para el acompañamiento de los padres a sus hijos, para los abogados del turno de oficio, para cualquier persona que desee ir con su vehículo al distrito Centro que tenga clasificación ambiental B o C, para los trabajadores nocturnos, entre otros. Sobre estas restricciones que responden a la necesidad de racionalizar el uso del espacio municipal, proteger la seguridad vial de las personas que transiten peatonalmente, y proteger el demanio y el patrimonio municipal y el patrimonio histórico, deben aplicarse los criterios de clasificación ambiental según el potencial contaminante de los vehículos, en aplicación del artículo 5.2 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

2.2.2.6 Conclusión de los análisis de alternativas en materia de calidad del aire y movilidad de cara a la redacción de la propuesta de regulación de la ZBEDEP Plaza Elíptica del Proyecto de ordenanza.

Como se ha descrito previamente, en la zona de Plaza Elíptica se producen importantes problemas de calidad del aire, evidenciados en el hecho de que es la zona que históricamente ha tenido mayores niveles de contaminación del aire por dióxido de nitrógeno. La solución de estos problemas exige el establecimiento de restricciones a la circulación de los vehículos a motor de energías fósiles más contaminantes, mediante su regulación en la Ordenanza municipal de movilidad.

El ámbito territorial incluido en la ZBEDEP Plaza Elíptica constituye un **«punto crítico de contaminación atmosférica»** en los términos previstos en el apartado 27 del artículo 4 de la Directiva (UE) 2024/2881, en tanto que *"ubicaciones dentro de una zona con las concentraciones más elevadas a las que es probable que la población esté expuesta directa o indirectamente durante un período significativo en relación con el período de cálculo de la media de los valores límite o valores objetivo, también cuando el nivel de contaminación esté fuertemente influido por las emisiones procedentes de fuentes de contaminación intensa, como carreteras cercanas congestionadas y de tráfico denso"*.

El Proyecto de ordenanza regula la ZBEDEP "Plaza Elíptica", delimitando en la redacción que propone dar al artículo 24.2 de la OMS el ámbito territorial del punto más crítico de contaminación atmosférica de la ciudad de Madrid, en los términos del artículo 4.27 de la Directiva 2027/2881.

En cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.4 de la Ley de calidad del aire, el objetivo de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano, mediante el cumplimiento de los valores límites del dióxido de nitrógeno y la mejora de la calidad del aire, debe integrarse en las políticas públicas. De forma

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

que las restricciones a la circulación de vehículos que resulten necesarias en la zona de la ciudad con mayores niveles de contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, deben coordinarse con las restricciones a la circulación de los vehículos a motor que empleen energías fósiles que resulten imprescindibles para lograr el cumplimiento de los valores límites del dióxido de nitrógeno y la mejora de la calidad del aire en los términos previstos en la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881.

A este problema y a la doble necesidad de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno responde la regulación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

Por todo lo indicado, en el análisis de alternativas de movilidad y calidad del aire, se considera que la regulación de la ZBEDEP Plaza Elíptica en los términos contenidos en el Proyecto de ordenanza es la mejor alternativa regulatoria para lograr en la zona de Plaza Elíptica:

a) Consolidar la mejora de calidad del aire lograda desde 2020 y, en particular, mantener el cumplimiento de los valores límites del dióxido de nitrógeno, alcanzados en el año 2022, que se establecen en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, en el ámbito del Plaza Elíptica.

b) En aplicación de la definición legal de zona de bajas emisiones del artículo 14.3 de la Ley de cambio climático y su desarrollo reglamentario por el artículo 5 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, las restricciones a la circulación deben regularse atendiendo a la clasificación ambiental de los vehículos según su potencial contaminante, conforme al anexo II.E del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, y sus futuras actualizaciones.

   Conforme a los análisis de alternativas en materia de calidad del aire resulta imprescindible la regulación de la ZBEDEP Plaza Elíptica en los términos propuestos en el Proyecto normativo para consolidar la reducción de la contaminación por dióxido de nitrógeno que ha permitido lograr reducir el valor límite anual de dicho contaminante en la estación de Plaza de Elíptica de 53 µg/m^3 en 2019 (antes de que se regulara la ZBEDEP Plaza Elíptica) a los 31 µg/m^3 de 2024, es decir, una reducción del 42%, mediante la regulación de restricciones a la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

c) Lograr una mejora progresiva de la calidad del aire, avanzando en el cumplimiento de los valores límites del dióxido de nitrógeno del Cuadro 1 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, que exige reducir el valor límite anual a, como máximo, 20 µg/m^3, a más tardar el 1 de enero de 2030.

d) Sobre esta restricción que responde a la necesidad de proteger la salud y el medio ambiente urbano, deben aplicarse los criterios de clasificación ambiental según el potencial contaminante de los vehículos, en aplicación del artículo 5.2 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

Para cumplir con los valores legislados en la Directiva 2024/2881, la ciudad de Madrid debe mantener todas las medidas implementadas hasta ahora que han permitido la mejora de la calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, que incluye tanto la vigente prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” -a excepción de los vehículos históricos conforme al Reglamento que los regula y los destinados al transporte de PMR-, regulada en el artículo 21 de la OMS, en relación con los artículos

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

16.4 de la Ley de calidad del aire, 14.3 de la Ley de cambio climático y 5.2 segundo inciso del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones-, que en virtud de la regulación de la ZBEDEP Plaza Elíptica contenida en el Proyecto de ordenanza se aplicaría al tramo de la A-42 situado bajo la Plaza de Fernández Ladreda.

En conclusión, la regulación de la ZBEDEP Plaza Elíptica en los términos propuestos por el Proyecto de ordenanza, resulta imprescindible para conservar el cumplimiento, y no incumplir en la estación de Plaza Elíptica y su entorno, los valores límite de dióxido de nitrógeno para la protección de la salud humana, que deberán cumplirse, a más tardar, el 11 de diciembre de 2026, regulados en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881.

2.2.2.7 Análisis coste – beneficio de la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica

1. El objetivo esencial del proyecto de ordenanza analizado es dar cumplimiento a los valores límite para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 11 de diciembre de 2026 regulados en el cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, evitando el incumplimiento que podría producirse si se produjera un incremento de las emisiones en las estaciones de vigilancia de la calidad del aire de Plaza del Carmen en el distrito centro, fundamentalmente, si se produjera la pérdida de vigencia de la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, esta última en lo relativo a la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" por el tramo de la A.42 situado bajo la Plaza de Fernández Ladreda. Todo ello sin perjuicio de la mejora que la regulación propuesta en el proyecto de ordenanza puede suponer de cara a progresar hacia el cumplimiento de los nuevos valores límite cuadro 1 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881 en la zona con mayor demanda de uso del espacio público de toda la ciudad, el distrito Centro, y en el punto crítico de la contaminación por dióxido de nitrógeno, el entorno de Plaza Elíptica.

2. En relación con los **beneficios de las medidas, la regulación de las ZBEDEP Distrito centro y Plaza Elíptica, en los términos propuestos por el Proyecto de ordenanza, supondría una mejora de la salud pública por la reducción de las enfermedades respiratorias y cardiovasculares y de la mortalidad asociada**, con los consiguientes ahorros en gastos de salud y mejora de la productividad (una población más sana es más productiva) y la mejora del medio ambiente en la ciudad por la reducción de otros contaminantes como el material particulado y el ozono.

3. La Comisión Europea considera que la regulación e aplicación práctica de las Zonas de Bajas Emisiones constituye una medida eficaz que contribuye sustancialmente a respetar los valores límite de dióxido de nitrógeno, tal como recoge el apartado 99 del Dictamen motivado, dirigido a España el 15 de febrero de 2017 como parte del procedimiento de infracción iniciado (nº 2015/2053).

4. En la medida en que la finalidad de la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, en los términos contenidos en el Proyecto de ordenanza, responde a la finalidad de dar cumplimiento a los objetivos de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno regulados en y los Cuadros 2 y 2 de la sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881,resulta de aplicación la valoración coste-beneficio de la citada Directiva.

5. La Comisión Europea en el documento equivalente a la MAIN del proyecto de directiva aprobado como Directiva 2024/2881, que fija en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I los "Valores límite para la protección

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 11 de diciembre de 2026" a los que, como mínimo, pretende dar cumplimiento el proyecto de ordenanza analizado en esta MAIN, sin perjuicio del progresivo avance hacia el cumplimiento de los valores límite del Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, motiva en el documento incorporado a la presente MAIN como Anexo 2.2, que los grandes efectos económicos de la aplicación de dicha Directiva 2024/2881 serían :

1º) La **reducción de la mortalidad y la morbilidad derivada de la exposición de la población urbana al dióxido de nitrógeno, que afecta especialmente a la necesaria protección de la población sensible y la atención a los colectivos vulnerables** (entre los que la propia Directiva cita a los menores y a las personas de edad avanzada, colectivos a los que la MAIN de la directiva agrega las mujeres embarazadas).
2º) La **reducción de la mortalidad prematura y la pérdida de años de vida derivada de la exposición de la población urbana al dióxido de nitrógeno**.
3º) La **reducción del gasto sanitario.**
4º) La **reducción de las bajas laborables debidas a enfermedades**.
5º) El **aumento de la productividad en el trabajo**.
6º) Incremento de la actividad económica y el empleo en las industrias relacionadas con el equipamiento y los bienes necesarios para reducir las emisiones contaminantes, beneficiando al ecosistema empresarias de la industria y los servicios relacionados con la automoción y la movilidad. Sectores que en nuestro país supone un elevado porcentaje de la industria y la actividad económica.
7º) Ventajas económicas derivadas de la mejor protección de los ecosistemas naturales en los entornos urbanos, especialmente en lo relación a la calidad del aire, la tierra y el agua.

Concluyendo de todo ello la Comisión Europea **que *"la evaluación de impacto muestra que* los beneficios para la sociedad superan con creces los costes*"*.**

6. La propia Directiva 2024/2881 motiva en su considerando (6) que la reducción de la contaminación del aire redundará en redundará en unos beneficios socioeconómicos netos adicionales, y que los beneficios monetizados en los ámbitos de la salud y el medio ambiente superan de manera significativa los costes previstos de su aplicación:

"(6) A lo largo de las tres últimas décadas, la legislación nacional y la de la Unión han logrado reducciones constantes de las emisiones nocivas de contaminantes atmosféricos y las correspondientes mejoras en la calidad del aire. Las opciones de actuación política analizadas en el marco de la evaluación de impacto que acompaña a la presente Directiva indican que ***una mayor reducción de la contaminación atmosférica redundará en unos beneficios socioeconómicos netos adicionales, y que los beneficios monetizados que se calcula obtener en los ámbitos de la salud y el medio ambiente superan de manera significativa los costes previstos de la aplicación****".*

7. La prohibición de circulación de los vehículos industriales con clasificación ambiental "B", según su potencial contaminante, en la ZBEDEP Distrito Centro son medidas en vigor que no han afectado económica ni socialmente, ni al distrito en el que se ubican, ni a la ciudad en su conjunto, como se puede comprobar analizando la evolución de los distintos indicadores económicos desde su puesta en marcha.

8. En resumen, **las restricciones que se aplicarán en las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) -los vehículos de clasificación ambiental "A"- afectarán a vehículos con una antigüedad muy superior a la media.** Además, **la limitación de la circulación del sector de la Distribución Urbana de Mercancías (DUM), que se aplicarán exclusivamente en el ámbito de la ZBEDEP Distrito Centro, ya estarán ampliamente amortizados.**

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

De esta forma, **se justifica restringir su circulación en aplicación del artículo 16.4 de la Ley de calidad del aire, artículo 14.3. de la Ley de cambio climático y el artículo 5.2 del Real Decreto 1052/2022 por el que se regula las zonas de bajas emisiones, ya que, aunque son pocos, generan un impacto muy significativo en términos de contaminación atmosférica, beneficiando con su restricción a la mayoría de la población, especialmente a los grupos más vulnerables,** como son los niños, los ancianos o aquellos que padecen patologías respiratorias.

9. Las medidas de limitación de la circulación en las tres Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) establecidas por la Ordenanza de Movilidad Sostenible, y **la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos propuestos por el Proyecto de ordenanza son esenciales para reducir las emisiones de NOx.**

Estas medidas, junto con el resto de medidas ya implementadas en el ámbito del transporte y la movilidad, **son las mínimas necesarias para cumplir los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, así como para poder avanzar en el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados en el Cuadro 1 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881 que hay que cumplir en 2030, logrando el menor impacto económico y social posible.**

10. Por todo ello, **los beneficios en términos de salud pública y mejora ambiental superan ampliamente los costos previsibles, por lo que la relación coste-beneficio, como señala la Comisión Europea, es positiva.**

2.2.2.8 Análisis de alternativas a la ampliación del SER.

En lo relativo a la ampliación del Área de Estacionamiento Regulado existe la posibilidad de ampliar dicha área incorporando los barrios y zonas que barrios que soportan una elevadísima presión de estacionamiento como consecuencia del efecto frontera y problemas de indisciplina en el estacionamiento viario, generando problemas a las personas residentes y a las actividades económicas ubicadas y de las que prestan servicios o comercializan bienes en dichas zonas, o no hacerlo.

Pero no existe alternativa normativa al SER en la medida en que existe un único servicio de estacionamiento en cumplimiento de las obligaciones legales del artículo 7.b) de la LTSV y de las exigencias del principio de igualdad y no discriminación.

El citado precepto legal, junto a los artículos 39.1, 40.a) segundo párrafo, 40.e), 41.1ª.a), 41.2ª.c) de la LCREM, establecen la competencia municipal para establecer de medidas de estacionamiento limitado con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos.

La regulación del estacionamiento se establece cuando existen problemas graves de estacionamiento en superficie en la vía pública, para racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para garantizar el estacionamiento de las personas con movilidad reducida -que pueden hacer uso de las reservas para PMR y de las plazas de estacionamiento regulado sin limitación temporal de uso, siempre que hagan un uso reglamentario de la TEPMR-, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general -en la medida en que se reduce el tráfico de agitación y se evita la doble fila y otras irregularidades que perjudican el tráfico rodado de los autobuses de transporte público regular de viajeros de uso general-.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

El servicio del SER es el mismo en todas las ciudades: una tarifa y un tiempo máximo de estacionamiento en vía pública, que son controlados, y solo varía en la mayor o menor variedad de tipología de plazas, los tiempos de estacionamiento y las tarifas, que cada ciudad va ajustando según sus necesidades.

El SER está en funcionamiento en la ciudad de Madrid desde el 2 de noviembre de 2002, es decir, hace más de 22 años. Antes de su implantación se estudiaron todas las características que debía tener para que la regulación del estacionamiento se ajustara a las necesidades de la ciudad de Madrid, considerándose la configuración reglamentariamente establecida en las sucesivas ordenanzas de tráfico y movilidad, la única herramienta eficaz para ordenar el uso de las plazas de la banda de estacionamiento de las vías públicas urbanas de la ciudad de Madrid de titularidad municipal para garantizar la rotación del estacionamiento de vehículos legalmente exigida, para responder a las necesidades de residentes y visitantes, y para evitanr situaciones de saturación y uso indiscriminado de un recurso escaso como es el espacio público en superficie.

A su vez, la regulación del SER contribuye a la mejora de la calidad del aire y del ruido ambiental al reducir el tráfico de agitación.

Las alternativas que podrían considerarse (aparcamientos públicos, subterráneos o disuasorios) están destinadas a otros tipos de espacios distintos del viario público.

Por tanto, para la gestión del estacionamiento en superficie en la vía pública, no existe una alternativa real al estacionamiento regulado y todos los ayuntamientos que tienen los problemas citados recurren a esta figura para su ordenación.

Asimismo, la extensión de este servicio responde a necesidades acreditadas mediante informes técnicos y únicamente se pone en funcionamiento en aquellas zonas de la ciudad en las que existen problemas para el estacionamiento en el viario público.

Finalmente, la modificación de los horarios en determinadas zonas responde a la necesidad de adaptarlos a las características y demandas específicas de cada área, propias de la ciudad de Madrid. Las opciones relativas al horario forman parte de la propia naturaleza de este sistema basado en la ordenación.

2.3 Motivos de interés general que justifican la aprobación

Los fines de interés general que se persiguen con la aprobación de la ordenanza de modificación de la OMS propuesta, en línea con los problemas que se deben solucionar, por orden de relevancia y prioridad en la propuesta de ordenanza, son:

El proyecto normativo responde esencial y principalmente a la razón de interés general de garantizar el derecho fundamental a la vida y a la integridad física, de garantizar el derecho constitucional a la salud humana individual y de proteger la salud pública regulados, respectivamente, en los artículos 15, 43.1 y 43.2 de la Constitución Española de 1978. La garantía y protección efectiva de ambos derechos, el derecho a la vida y la propia salud personal y la promoción y tutela de la salud pública constituyen el objetivo esencial, principal y prioritario del proyecto normativo, constituyen la razón de interés general que vertebra la ordenanza de modificación de la OMS.

1. Proteger el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona el entorno urbano, en lo relativo a la protección contra la contaminación atmosférica. Se trata de

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

garantizar el derecho a la protección de la salud y el derecho al disfrute de un medio ambiente adecuado y a la protección de la salud, reconocidos en los artículos 43 y 45.2 de la Constitución Española, respectivamente, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo, la Ley 34/2007, de 15 de octubre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera y su reglamento de desarrollo aprobado mediante el Real Decreto 102/2011, completando los objetivos del "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La satisfacción de esta razón de interés general requiere necesariamente de la "restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales" conforme a lo previsto en el artículo 7.g) y 18 de la Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial (en adelante LTSV), cuyo Texto refundido ha sido aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Parte de este segundo objetivo es promover la consecución de objetivo legal de movilidad sostenible de "contribuir a la mejora del medio ambiente urbano y la salud y seguridad de los ciudadanos", establecido por el artículo 100.1 de la Ley2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.

La satisfacción de este objetivo permitiría, asimismo, evitar la eventual imposición de multas coercitivas millonarias por el Tribunal de Justicia de la Unión Europeo, como consecuencia de la denuncia de la Comisión Europea al Reino de España por incumplimiento en la ciudad de Madrid de los valores límite de dióxido de nitrógeno establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa.

2. Proteger el derecho fundamental a la vida y el derecho constitucional a la salud mediante el incremento de la seguridad vial y la necesaria, ordenada y respetuosa convivencia entre los distintos modos de transporte, otorgando una especial atención a la mejora de la seguridad vial en las aceras y zonas peatonales en las que se prohíbe la circulación de vehículos para otorgar una mayor protección a los peatones, especialmente a las personas con movilidad reducida, a las personas con movilidad funcional, a las personas mayores y a los menores de edad, con el objetivo de reducir la siniestralidad vial en la ciudad de Madrid.

El proyecto de ordenanza responde al interés general de regular racionalizando y armonizando los "distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito de personas y circulación de 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 los términos regulados por el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y del Régimen Especial de Madrid (en adelante LCREM).

Así como de regular los usos de las vías urbanas, mediante ordenanza, "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" conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

3. La razón de interés general de garantizar los derechos de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad (PMR) para garantizar la accesibilidad universal del espacio público y el ejercicio real, pleno y efectivo de sus derechos.

4. La razón de interés general de incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid mediante la contribución a la mejora del medio ambiente urbano "y a la eficiencia de la economía gracias a un uso más racional de los recursos naturales" y el fomento de "los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético, tanto para personas como para mercancías, así como el uso de los trasportes público y colectivo y otros modos no motorizados", establecidos legalmente como objetivos de movilidad sostenible por los apartados 1 y 4 del artículo 100 de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible. Para ello se requiere desarrollar normativamente el contenido del avance de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" vinculado a la movilidad urbana sostenible.
   El proyecto normativo tiene como objetivo satisfacer también el objetivo legal de movilidad sostenible de "fomentar la modalidad e intermodalidad de los diferentes medios de transporte, considerando el conjunto de redes y modos de transporte que faciliten el desarrollo de modos alternativos al vehículo privado", establecido por el artículo 100.5 de la citada Ley de Economía Sostenible.

El proyecto normativo responde a la razón de interés general de facilitar "el cumplimiento de los tratados internacionales vigentes en España relativos a la preservación del clima y la calidad ambiental, en lo que concierne a la movilidad y la adecuación a las políticas comunitarias en esta materia", conforme a lo previsto en el artículo 99.c) de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.

Entre los compromisos internacionales del Reino de España y la ciudad de Madrid se encuentra el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 de la Organización de Naciones Unidas, así como los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático. Entre las políticas comunitarias destacan el "Green New Deal" y los objetivos de descarbonización de la economía comunitaria y los objetivos de neutralidad climática para luchar contra el cambio climático.

2.4 Objetivos perseguidos

Con la regulación del Proyecto de ordenanza se persigue lograr la consecución de los siguientes objetivos:

1. **El objetivo prioritario, principal, esencial y vertebrador del proyecto normativo y la OMS es garantizar y proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física de las personas,** proteger el **derecho constitucional a la salud y a disfrutar un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona**, en ejercicio de la obligación de los poderes públicos de promover y proteger la salud pública, mediante la reducción de las emisiones contaminantes de dióxido de nitrógeno -que tan perjudiciales efectos provoca sobre la salud humana-, causadas por la circulación de los vehículos a motor que empleen combustibles fósiles en las dos zonas de la ciudad que presentan problemas agravados de contaminación: el distrito Centro y la zona de Plaza Elíptica, por ser un punto crítico de la contaminación por dióxido de nitrógeno de la ciudad de Madrid.

   Este objetivo pretende reducir los riegos de mortalidad y de morbilidad, así como el número de personas afectadas por enfermedades vinculadas a la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno y la gravedad de dichas enfermedades, así como la protección de la salud pública mediante la mejora sustancial de la calidad del aire, a través de lograr mantener el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno actualmente vigentes, regulados en el Cuadro 2 de la

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Sección 1 del Anexo I de la Directiva (UE) 2024/2881, así como para avanzar en el cumplimiento de los valores límite para dicho contaminante regulados por la Directiva 2024/2881 tras la revisión por la Organización Mundial de la Salud de sus recomendaciones de salud pública frente a los riegos de mortalidad y morbilidad de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno.

Este objetivo se satisface mediante la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos planteados en el Proyecto de ordenanza, con la finalidad de:

A) Consolidar la protección ambiental y a la salud pública lograda en la zona del distrito Centro, mediante el **mantenimiento del cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados**, para la protección de la salud humana, en el vigente Anexo I.B.I Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, que traspuso los regulados en la Directiva 2008/50/CE, y que actualmente se regulan en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva (UE) 2024/2881 de calidad del aire, que obliga a que se mantenga su cumplimiento y deban cumplirse, a más tardar, el 11 de diciembre de 2026**.**

Se trata de evitar que se produzca una situación fáctica de regresión en la protección de la salud pública como consecuencia de un incremento del valor medio anual de dióxido de nitrógeno que perjudique la salud de las personas, afecte negativamente a la salud pública, deteriore el medio ambiente urbano mediante el incremento de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno y que, incluso, pueda producirse en la zona del distrito Centro un incumplimiento de los valores límite anual u horario regulados para el citado contaminante actualmente vigentes y exigibles.

B) Lograr una mejora sustancial de la calidad del aire, mediante **el progresivo cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno**, para la protección de la salud humana, que deberán cumplirse, a más tardar, el 1 de enero de 2030, regulados en el **Cuadro 1 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva (UE) 2024/2881**.

Por tanto, el proyecto normativo pretende, mediante la modificación de la ordenanza de regulación del tráfico, la circulación de vehículos y la seguridad vial (la OMS de 5 de octubre de 2018), proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL 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, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2024/2881, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de octubre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Dentro de este objetivo se integra el objetivo de evitar que el Reino de España sea sancionado por el procedimiento judicial iniciado por la Comisión Europea ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea como consecuencia de los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, que en caso de que se incumplieran los valores límites del Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, o no se lograra a la mayor brevedad y a más tardar el 1 de enero de 2030 el cumplimiento de los valores límite para dicho contaminante del Cuadro 1 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, podría suponer la imposición de multas

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

coercitivas de cuantía millonaria hasta que se produzca el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire fijados por la normativa comunitaria.

La regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, en los términos propuestos por el Proyecto de ordenanza, supone el desarrollo normativo de medidas previamente contempladas en el Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático, del "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" y del "Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360", y se adapta de forma complementaria a todas las medidas, tanto normativas como no normativas, que el Ayuntamiento de Madrid ha adoptado para mejorar la calidad del aire frente a la contaminación por dióxido de nitrógeno.

2. **Ordenar el uso racional del limitado espacio público en la zona del distrito Centro de la ciudad de Madrid,** que se encuentra **sometido a una extraordinaria demanda de uso** del espacio público, mediante la regulación del uso de circulación, mediante la imposición de restricciones a la circulación de vehículos adoptadas para armonizar los distintos usos del espacio público viario municipal, 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, tal y como regulan los artículos 7.b) de la LTSV, 39.1 y 40.a) y 41.4ª de la LCREM (protección del patrimonio).

3. **Ordenar el uso del espacio público y garantizar de la rotación del** uso de las plazas de **estacionamiento** de la banda de estacionamiento **en la calzada de las vías públicas urbanas del Área de Estacionamiento Regulado (AER),** mediante la ampliación del AER sujeta a la normativa del SER a través de la modificación del Anexo I de la OMS, contemplando el oportuno régimen transitorio mediante la modificación de la DT 5ª de la OMS.
4. La ampliación de la AER persigue armonizar y racionalizar los distintos usos del espacio público, para racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie y evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

5. Lograr una mayor eficiencia en la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida (PMR), para garantizar su movilidad por las ZBE de la ciudad de Madrid, incluyendo las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

6. Obedeciendo a razones de seguridad jurídica, adaptar determinados preceptos de la OMS a la normativa comunitaria y nacional en materia de tráfico y circulación de vehículos, de calidad del aire y de cambio climático y transición energética, aprobadas desde que se produjo su última modificación, el 13 de septiembre de 2021, así como introducir mejoras de técnica normativa.

7. Adicional y complementariamente a los objetivos perseguidos anteriormente descritos, el Proyecto de ordenanza satisface los siguientes objetivos indirectos y secundarios limitados a la zona centro y la de Plaza Elíptica:

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

a) además de la reducción del dióxido de nitrógeno, la mejora general de la calidad del aire mediante la reducción de los gases y partículas contaminantes derivados de la combustión de energías fósiles;

b) la reducción de la contaminación acústica en la zona centro y la de Plaza Elíptica (tramo de la A-42 bajo la Plaza de Fernández Ladreda) derivada del tráfico rodado, como consecuencia de la reducción de los vehículos más contaminantes y antiguos, cuyas emisiones sonoras son superiores a los estándares de los vehículos menos contaminantes. El incremento de la movilidad eléctrica supone, en este sentido, una mejora sustancial en materia de contaminación acústica.

c) incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad;

d) la reducción del consumo energético derivado de tráfico;

e) así como e) una reducción de gases de efecto invernadero, principalmente el dióxido de carbono (en adelante CO2), que facilitan avanzar hacia la neutralidad climática en la lucha contra el cambio climático en el cumplimiento de los compromisos municipales relacionados con el cambio climático, que tiene como objetivo alcanzar en el año 2030 un nivel de emisión inferior en un 40% al nivel de 1990 en términos de emisiones directas e indirectas de CO2.

Todo ello permitirá mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, impulsará la transformación urbana en una ciudad más sostenible medioambiental y energéticamente, y facilitará el desarrollo social, económico y urbano territorialmente equilibrado.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

3 Contenido de la propuesta normativa

3.1 Estructura de la propuesta normativa

Esta ordenanza consta de:

- Un artículo único que regula las modificaciones de la OMS a través de 18 apartados que proponen la modificación de los siguientes artículos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018:

    1. En el artículo 16.1, se modifica la letra c) y se añade una nueva letra d).
    2. El artículo 19.
    3. En el artículo 22, se modifican los apartados 5, 6, 7, 10 y 11.
    4. El artículo 23.
    5. El artículo 24.
    6. En el artículo 49, se añade el apartado 10.
    7. En el artículo 52, se modifica el apartado 2.c).
    8. En el artículo 181, se modifica el título y el apartado 1.
    9. En el artículo 189, se modifica el apartado 1.
    10. En el artículo 199, se modifica el apartado 4.
    11. Se suprime la disposición transitoria tercera.
    12. Se modifica la disposición transitoria quinta.
    13. Se modifica la disposición transitoria sexta.
    14. Se modifica el Anexo I.
    15. Se modifica el Anexo III.
    16. Se modifica el Anexo IV.
    17. Se modifica el Anexo V.
    18. Se modifica el Anexo VI.

- Una disposición adicional sobre lenguaje no sexista.

- Una disposición transitoria sobre los procedimientos en tramitación.

- Una disposición derogatoria única.

- Tres disposiciones finales que regulan, respectivamente, los títulos competenciales ejercidos en su aprobación, la habilitación para su interpretación y desarrollo, y su publicación, entrada en vigor y comunicación al Pleno.

3.1.1 Principales modificaciones en la estructura de la OMS recogidas en la propuesta normativa

Esta ordenanza lleva a cabo las siguientes modificaciones en la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018:

1. Se modifica el artículo 16.1 de la OMS para reordenar la regulación de los sistemas de control de las restricciones de circulación de las zonas de bajas emisiones, que incluyen Madrid ZBE y las

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica. Se trata de una mejora técnica de la redacción que no afecta a la regulación sustantiva vigente en el momento de redacción de la MAIN.

2. Se modifica el artículo 19 de la OMS para regular la señalización de los "ámbitos delimitados", que se refiere tanto a las zonas de bajas emisiones, como al AER, a las Zonas 30 y a otros ámbitos sujetos con carácter permanente o temporal a una misma y determinada ordenación. Se trata de una mejora técnica de la redacción que no afecta a la regulación sustantiva vigente en el momento de redacción de la MAIN.

3. Se modifican los apartados 5 a 7, 10 y 11 del artículo 22 de la OMS para regular los aspectos esenciales de las ZBEDEP: estableciendo la obligación de señalización conforme a la normativa estatal (apartado 5), regulando los requisitos generales y específicos de circulación en las vías públicas urbanas de las ZBEDEP de acuerdo con la redacción dada por esta ordenanza (apartado 6); regulando la consecuencia jurídica del incumplimiento sobrevenido de los requisitos reglamentariamente exigidos para circular por las vías públicas urbanas de una concreta ZBEDEP (apartado 7); la forma de control de la circulación por las ZBEDEP (apartado 10) y la tipificación como infracción de tráfico del incumplimiento de las obligaciones, limitaciones y prohibiciones en materia de circulación, velocidad y estacionamiento conforme a la LTSV, garantizando el principio de legalidad en el ejercicio de la potestad sancionadora (apartado 11).

   La modificación responde a una mejora técnica de la redacción, cuyo alcance sustantivo se limita a incorporar a la redacción de la OMS, dos normas estatales aprobadas con posterioridad a la aprobación de la Ordenanza 10/2021 de 13 de septiembre:

   a. Se modifica el artículo 22.5 para regular que las ZBEDEP se identificarán y delimitarán mediante la señalización de Zona de Bajas Emisiones regulada en la normativa estatal, en cumplimiento del artículo 14 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, que establece que: "Las ZBE se señalizarán de forma clara en los puntos de acceso a la misma, utilizando para ello la señal regulada en la Instrucción MOV 21/3, aprobada por la Dirección General de Tráfico el día 2 de junio de 2021, sin perjuicio de la señal que se incorpore en el Catálogo oficial de señales de circulación, aprobado conjuntamente por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y el Ministerio del Interior". Se trata de una cuestión de técnica normativa formal, porque la señalización ya estaba incluida en los Anexos de la OMS relativos a las zonas de bajas emisiones, y se aplica con independencia de que figure tal precisión en la OMS, dado que se trata de normativa estatal superior. No obstante se ha considerado oportuno aprovechar la modificación de este artículo para incluirlo.

   b. La ordenanza modifica el artículo 22.11 de la OMS para adaptar su contenido a la modificación de la LTSV operada mediante el artículo único veintitrés de la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia del permiso y licencia de conducción por puntos.

4. Como consecuencia de la introducción de mejoras de técnica normativa y de la finalización de los plazos transitorios contemplados en la disposición transitoria tercera, se modifica la redacción del artículo 23 y del Anexo III y se deja sin contenido la referida transitoria tercera, actualizando y simplificando la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro. Se trata de una mejora técnica de la redacción que no afecta a la regulación sustantiva vigente en el momento de redacción de la MAIN.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

5. Como consecuencia de la introducción de mejoras de técnica normativa y de la finalización de los plazos transitorios contemplados en el artículo 24, se modifica la redacción del artículo 24 y del Anexo IV, relativos a la ZBEDEP Plaza Elíptica. El artículo 24 de la OMS se modifica depurando los contenidos regulatorios que tenían como término el 31 de diciembre de 2024, y reproduciendo las restricciones de circulación aplicables por incluirse el ámbito territorial de la ZBEDEP Plaza Elíptica dentro de las vías públicas urbanas de Madrid ZBE. Se trata de una mejora técnica de la redacción que no afecta a la regulación sustantiva vigente en el momento de redacción de la MAIN.

6. Se modifican los artículos 21, 23.4 y 26.4 de la OMS para adaptar la tipificación del incumplimiento de las restricciones de circulación de las ZBE de la ciudad de Madrid, Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, respectivamente, al artículo 76.z3) de la LTSV que tipifica como infracción grave de tráfico el hecho de no respetar las restricciones de circulación de las ZBE, que fue aprobado con posterioridad a la aprobación de la Ordenanza 10/2021 mediante el artículo único apartado veintitrés de la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la que se modifica la LTSV en materia del permiso y licencia de conducción por puntos, vigente desde el 21 de marzo de 2022. Se trata de una modificación técnica en aplicación de la legislación estatal de tráfico vigente, sin perjuicio de que el artículo 76.z.3) de la LTSV se aplica desde su referida entrada en vigor conforme a los principios de legalidad y jerarquía normativa.

7. Se modifica el artículo 49, para añadir un nuevo apartado 10, que introduce la posibilidad de ampliar el horario del SER, con carácter temporal y por el tiempo concreto e imprescindible para satisfacer el motivo de interés general habilitante, en determinadas zonas del AER con alta demanda de estacionamiento debida a la concentración de actividad comercial, cultural, deportiva, de ocio o turismo.

8. Se modifica el artículo 52.2.c) de la OMS atendiendo a razones de técnica normativa, dividiéndolo en dos párrafos para distinguir el tiempo máximo autorizado de duración del estacionamiento en las plazas verdes, en las plazas azules y en las plazas de los ámbitos diferenciados disuasorio (ADD) y hospitalario (ADHOS), del tiempo máximo autorizado en las plazas de alta rotación. Se trata de una mejora técnica de la redacción que no afecta a la regulación sustantiva vigente en el momento de redacción de la MAIN.

9. Atendiendo a razones de técnica normativa se refuerza la motivación de la regulación de los apartados a) y b) del artículo 181.1 de la OMS, al objeto de concretar las razones imperiosas de interés general que justifican la circulación de camiones de más de dieciocho toneladas dentro del perímetro formado por la M-30 y de camiones de más de doce toneladas por el interior de la ZBEDEP Distrito Centro. Se trata de una mejora técnica de la redacción, al identificar la razón imperiosa de interés general que lo justifica, que no afecta a la regulación sustantiva vigente en el momento de redacción de la MAIN.

10. Atendiendo igualmente a razones de técnica normativa, se modifica el apartado primero del artículo 189 de la OMS, al objeto de simplificar la redacción, mejorando la comprensión y eliminando equívocos y ambigüedades, suprimiendo con ello las dudas interpretativas que pudiera suscitar el precepto y dotando al precepto de un lenguaje simple y accesible, claro, conciso, preciso y carente de elementos superfluos. Teniendo lo anterior en cuenta y siguiendo las recomendaciones de la Real Academia de la Lengua Española, procede la supresión del término “exclusivamente” y “de la ciudad de Madrid”, que generan confusión, redundancias improcedentes

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

y no aportan valor alguno al precepto, sino que su significado se encuentra implícito en el propio contexto. Como resultado de ello, se obtiene una redacción más clara, sencilla y precisa del apartado citado.

11. Como consecuencia de la extinción de los plazos previstos en la redacción dada en 2021 a la disposición transitoria tercera de la OMS, se modifica el segundo párrafo del artículo 199.4 y se deja sin contenido la propia disposición transitoria tercera de la OMS. Se trata de una mejora técnica de la redacción que no afecta a la regulación sustantiva vigente en el momento de redacción de la MAIN, y que supone una mejora de la redacción porque traslada al artículo 23 de la OMS aquellos contenidos sustantivos carentes de transitoriedad. Con la aprobación del proyecto se mantendrían los criterios de circulación por la ZBEDEP Distrito Centro vigentes en el momento de la redacción de esta MAIN.

12. Se deja sin contenido la disposición transitoria tercera de la OMS, en su redacción dada por la Ordenanza 10/2021, como consecuencia de la extinción de los plazos de transitoriedad regulados en dicha disposición, que finalizaron el 31 de diciembre de 2024, trasladando el contenido sustantivo vigente, carente de transitoriedad, a la redacción dada al artículo 23 de la OMS.

13. Se modifica la disposición transitoria quinta, manteniendo como apartado primero el contenido previo y firme dado por la Ordenanza 10/2021, una vez suprimidos aquellos barrios y zonas en los que se ha producido la implantación efectiva del SER, y se adiciona un nuevo y segundo apartado, que recoge los barrios y zonas que se incorporan al Área de Estacionamiento Regulado (AER) como consecuencia de la aprobación de esta ordenanza. Introduce tanto modificaciones formales como sustantivas, al incluir un apartado 2 en el que se regula el régimen transitorio de implantación efectiva del SER en los barrios y zonas de barrios que el Proyecto de ordenanza incorporaría al AER mediante su inclusión en el Anexo I de la OMS.

14. La redacción de la disposición transitoria sexta de la OMS se modifica para introducir la aplicación al Distrito Centro, como ámbito territorial de organización municipal, y a la ZBEDEP Distrito Centro, de la condición recogida en el artículo 48.2.b).2º) de la OMS de que no exista banda de estacionamiento para que sea posible el estacionamiento sobre aceras de ciclomotores, motocicletas y vehículos de tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, por razones imperiosas de interés general de seguridad vial de los peatones y de protección del patrimonio municipal de las aceras y espacios estanciales reservados al uso peatonal del centro histórico de la ciudad y porque en las vías públicas se ha completado la implantación del número suficiente de reservas específicas para este tipo de vehículos.

15. Asimismo se modifica el Anexo I para regular las zonas y barrios que se incorporan al Área de Estacionamiento Regulado (AER) como consecuencia de la aprobación de esta ordenanza. Introduce una modificación sustantiva al incorporar al AER nuevos barrios y zonas de barrios.

16. Como consecuencia de la extinción de los plazos transitorios de la ZBEDEP Distrito Centro y la subsiguiente perdida de contenido de la DT 3ª de la OMS, se modifica el Anexo III, simplificando y perfeccionando su redacción que se adecúa a la redacción dada por esta ordenanza al artículo 23 de la OMS, así como facilitándose la gestión de las altas y modificaciones en el sistema municipal de gestión de la TEPMR y el vehículo asociado a ella por las personas con movilidad reducida titulares de la TEPMR. Se trata de una mejora técnica de la redacción que no afecta a la regulación sustantiva vigente en el momento de redacción de la MAIN.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

17. Atendiendo a razones de técnica normativa se simplifica la redacción del Anexo IV, suprimiendo aquellos contenidos que resultaron aplicables hasta las 23:59 horas del 31 de diciembre de 2024, y se perfecciona su redacción adecuándose a la nueva redacción dada por esta ordenanza al artículo 24 de la OMS, así como facilitándose la gestión de las altas y modificaciones en el sistema municipal de gestión de la TEPMR y el vehículo asociado a ella por las personas con movilidad reducida titulares de la TEPMR. Se trata de una mejora técnica de la redacción que no afecta a la regulación sustantiva vigente en el momento de redacción de la MAIN.

18. Como consecuencia de los cambios normativos producidos en el ordenamiento comunitario en materia de calidad del aire y nacional de tráfico se modifica el Anexo V para actualizar la referencia normativa de la Directiva de Calidad del Aire y del Reglamento de Vehículos Históricos en los respectivos acrónimos, así como para introducir los acrónimos de la Ley de cambio climático y transición energética y de la Agencia Española de Medicamentos y Productos Sanitarios. Se trata de una mejora técnica de la redacción que no afecta a la regulación sustantiva vigente en el momento de redacción de la MAIN, porque la OMS recoge una serie de acrónimos que se entienden referidos a la norma vigente en cada momento. Así, el acrónimo del Reglamento de Vehículos Históricos cuya referencia normativa concreta se actualiza, debe entenderse siempre referido al reglamento estatal vigente en cada momento.

19. Se modifica el Anexo VI para introducir la definición de “vehículo especialmente adaptado para ser conducido por o trasladar a personas titulares de TEPMR”, al objeto de profundizar y garantizar los derechos de las personas con movilidad reducida. Se trata de una modificación sustantiva que amplía los derechos de las personas con movilidad reducida al eliminar la carga de acreditar que el concreto vehículo que vayan a conducir, o que vayan a emplear en su transporte se encuentra adaptado a sus necesidades específicas de movilidad reducida.

3.1.2 Estructura de la OMS si se aprobara la propuesta normativa

Con la reforma operada por la presente ordenanza se mantiene inalterada la estructura y el número de artículos de la OMS. Por tanto, tras la aprobación de esta ordenanza, la OMS conserva la estructura desde la reforma operada en septiembre de 2021, disponiendo de 245 artículos, 6 disposiciones transitorias (aunque la transitoria tercera quedaría sin contenido), 4 disposiciones adicionales, la disposición derogatoria única, dos disposiciones finales y 7 anexos.

3.1.3 Aspectos más novedosos

Se modifica la regulación de las Zonas de Bajas Emisiones Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Se modifica la regulación del SER para crear las Plazas de horario extendido.

Se amplía el Área de Estacionamiento Regulado mediante la incorporación de nuevos barrios y zonas de barrios en los que se irá implementando el SER, en los términos previstos en la disposición transitoria quinta

Se modifica el artículo 49, para añadir un nuevo apartado 10, que introduce la posibilidad de ampliar el horario del SER, con carácter con carácter temporal y por el tiempo concreto e imprescindible para satisfacer el motivo de interés general habilitante, en determinadas zonas del AER con alta demanda de estacionamiento debida a la concentración de actividad comercial, cultural, deportiva, de ocio o turismo.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

4 Análisis jurídico.

1. Las ordenanzas son el resultado del ejercicio de la potestad normativa de los municipios en el marco de su competencia, en relación con los intereses públicos encomendados. Conforme a lo previsto en el artículo 128.1 de la LPAC ejercicio de la potestad reglamentaria corresponde a los órganos de gobierno locales, de acuerdo con lo previsto en la Constitución, los Estatutos de Autonomía y la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del régimen local (LBRL).

   El artículo 4.1.a) de la LBRL atribuye a los municipios, en *"su calidad de Administraciones Públicas de carácter territorial, y dentro de la esfera de sus competencias",* la potestad reglamentaria.

   Conforme a lo dispuesto en el artículo 55 del texto refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de Régimen Local, aprobado mediante el Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, las Entidades Locales podrán aprobar ordenanzas en la esfera de su competencia, que en ningún caso podrán contener preceptos opuestos a las leyes.

2. Corresponde al Pleno del Ayuntamiento de Madrid la aprobación y modificación de las ordenanzas municipales conforme a lo previsto en el artículo 11.1.d) de la LCREM. La elaboración y aprobación de las ordenanzas municipales debe ajustarse al procedimiento regulado en el artículo 48 de la LCREM y al título VII del Reglamento Orgánico del Pleno del Ayuntamiento de Madrid, de 31 de mayo de 2004.

3. De conformidad con la disposición final primera del proyecto normativo:

   "Esta ordenanza se dicta en ejercicio de las competencias atribuidas al Ayuntamiento de Madrid en materia de tráfico, circulación de vehículos, seguridad vial y ordenación de la movilidad, al amparo de lo dispuesto en los artículos 38 a 45 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid, el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, de Bases del Régimen Local (LBRL) y el artículo 7 del Texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en relación con los artículos 4.1.a) de la LBRL y 55 del texto refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de régimen local, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 781/1996, de 18 de abril, en los términos de la LTSV.

   En la regulación del tráfico, la circulación de vehículos y la seguridad vial, esta ordenanza satisface los siguientes objetivos vinculados a otros títulos competenciales que se ejercen de forma subordinada e indirecta a los títulos competenciales de tráfico, circulación y estacionamiento de vehículos, seguridad vial, movilidad y ordenación de uso 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 los artículos 5.3 y 16.4 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera; en materia de zonas de bajas emisiones, conforme al artículo 14.3.a) de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética; 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".

4. El ejercicio de la potestad reglamentaria municipal en virtud de las habilitaciones contenidas en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV y de los artículos 38 y 39.1 de la LCREM, mediante la tramitación del proyecto normativo propuesto, se ejerce de manera coherente con el resto del ordenamiento jurídico, para generar un marco normativo estable, predecible, integrado, claro y de certidumbre,

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

que facilita su conocimiento y comprensión y, en consecuencia, la actuación y toma de decisiones de las personas y empresas, dando cumplimiento con ello a lo previsto en el artículo 129.4 de la LPAC.

De este modo, el proyecto normativo de ordenanza da cumplimiento al principio de seguridad jurídica al ajustarse y desarrollar en el ámbito de las competencias municipales la normativa comunitaria, estatal y autonómica, de forma plenamente coherente con el resto del ordenamiento jurídico autonómico, nacional y de la Unión Europea, generando con ello un marco normativo orientado a garantizar la protección del derecho a la vida, a la integridad física y a la salud humana de acuerdo con las prescripciones de la Organización Mundial de la Salud y otras instituciones europeas como la Agencia Europea del Medioambiente, mediante la mejora de la calidad del aire, la protección de medio ambiente urbano.

El proyecto normativo es coherente con la realidad de los hechos que regula y con los problemas que pretende resolver, cuya existencia real es objetiva, de forma que la Ordenanza no solo es coherente la realidad que integra su presupuesto, sino que también lo es con los criterios generales de las normas legales que obligan a la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica: los artículos 7.g), 18 y 76.z.3)de a LTSV, los artículos 4.2, 5.3 segundo párrafo, 9.2, 9.4 primer párrafo y 16.4 segundo y tercer párrafos de la LCA, el artículo y el artículo 14.3 de la Ley 7/2021 de cambio climático y el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

4.1 Competencia

La disposición final primera del proyecto normativo, que regula los títulos competenciales ejercidos, establece que dicha ordenanza:

> *"se dicta en ejercicio de las competencias atribuidas al Ayuntamiento de Madrid en materia de tráfico, circulación de vehículos, seguridad vial y ordenación de la movilidad, al amparo de lo dispuesto en los artículos 38 a 45 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid, el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, de Bases del Régimen Local (LBRL) y el artículo 7 del Texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en relación con los artículos 4.1.a) de la LBRL y 55 del texto refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de régimen local, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 781/1996, de 18 de abril, en los términos de la LTSV.*
>
> *En la regulación del tráfico, la circulación de vehículos y la seguridad vial, esta ordenanza satisface los siguientes objetivos vinculados a otros títulos competenciales que se ejercen de forma subordinada e indirecta a los títulos competenciales de tráfico, circulación y estacionamiento de vehículos, seguridad vial, movilidad y ordenación de uso 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 los artículos 5.3 y 16.4 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera; en materia de zonas de bajas emisiones, conforme al artículo 14.3.a) de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética; 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".*

La ordenanza se aprueba en ejercicio de la potestad reglamentaria legalmente atribuida al Ayuntamiento de Madrid por el artículo 128.1 de la LPAC, 11.1.e) de la LCREM, el artículo 4.1.a) de la de la Ley 7/1985, de 2 de abril, de Bases del Régimen Local (en adelante, LBRL) y el artículo 55 del Texto Refundido las

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Disposiciones Legales en Materia de Régimen Local, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 781/1996, de 18 de abril, en relación con el artículo 7.b) de la LTSV.

Se trata de una ordenanza de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial y ordenación de la movilidad, aprobada al amparo de lo dispuesto en los artículos 38 a 45 de la Ley 22/2006, de 2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid, el artículo 25.2.g) de la LBRL y el artículo 7 del Texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

La regulación de las ZBEDEP se adopta en ejercicio complementario de los siguientes títulos competenciales, que se ejercen de forma subordinada e indirecta a los títulos competenciales de tráfico, circulación y estacionamiento de vehículos, seguridad vial, movilidad y ordenación de uso 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 los artículos 5.3 y 16.4 de la LCA; en materia de zonas de bajas emisiones, conforme al artículo 14.3.a) de la LCC; 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.

En un análisis sistemático de los contenidos, el proyecto normativo propuesto trae causa de las normas que se relacionan a continuación:

4.1.1 Normativa estatal sobre tráfico, circulación y seguridad vial.

La Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), texto refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que regula las normas de circulación de los vehículos, así como las que por razón de seguridad vial rigen para la circulación de peatones por las vías de utilización general, estableciéndose a tal efecto los derechos y obligaciones de los usuarios de dichas vías (artículo a1b), regulando las "infracciones derivadas del incumplimiento de las normas establecidas y las sanciones aplicables a las mismas, así como el procedimiento sancionador en esta materia" (artículo 1.f), establece que:

> ***"Artículo 7. Competencias de los municipios.***
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *a) La 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.*
>
> *b) 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.*
>
> *c) La inmovilización de los vehículos en vías urbanas cuando no dispongan de título que habilite el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o excedan de la autorización concedida, hasta que se logre la identificación de su conductor.*

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

La retirada de los vehículos de las vías urbanas y su posterior depósito cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación, o se encuentren incorrectamente aparcados en las zonas de estacionamiento restringido, en las condiciones previstas para la inmovilización en este mismo artículo. Las bicicletas sólo podrán ser retiradas y llevadas al correspondiente depósito si están abandonadas o si, estando amarradas, dificultan la circulación de vehículos o personas o dañan el mobiliario urbano.

Igualmente, la retirada de vehículos en las vías interurbanas y el posterior depósito de éstos, en los términos que reglamentariamente se determine.

f) El cierre de vías urbanas cuando sea necesario.

g) La restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales".

"Artículo 18 LTSV. Supuestos especiales del sentido de circulación y restricciones.

Cuando razones de seguridad o fluidez de la circulación lo aconsejen, o por motivos medioambientales, se podrá ordenar por la autoridad competente otro sentido de circulación, la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, bien con carácter general o para determinados vehículos, el cierre de determinadas vías, el seguimiento obligatorio de itinerarios concretos, o la utilización de arcenes o carriles en sentido opuesto al normalmente previsto".

"Artículo 39 LTSV. Normas generales. (Parada y estacionamiento)

2. Cuando en vías urbanas tenga que realizarse en la calzada o en el arcén se situará el vehículo lo más cerca posible de su borde derecho, salvo en las vías de único sentido, en las que se podrá situar también en el lado izquierdo.

3. La parada y el estacionamiento deben efectuarse de tal manera que el vehículo no obstaculice la circulación ni constituya un riesgo para el resto de los usuarios de la vía, cuidando especialmente la colocación del mismo y evitando que pueda ponerse en movimiento en ausencia del conductor, de acuerdo con las normas que reglamentariamente se establezcan.

En vías urbanas se permite la parada o el estacionamiento de las grúas de auxilio en carretera por el tiempo indispensable para efectuar la retirada de los vehículos averiados o accidentados, siempre que no se cree un nuevo peligro, ni se cause obstáculo a la circulación.

4. El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor".

"Artículo 40. Prohibiciones.

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización.

"Artículo 76. Infracciones graves.

Son infracciones graves, cuando no sean constitutivas de delito, las conductas tipificadas en esta ley referidas a:

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

z3) No respetar las restricciones de circulación derivadas de la aplicación de los protocolos ante episodios de contaminación y de las zonas de bajas emisiones".

El Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

4.1.2 Normativa en materia de régimen local: LCREM y LBRL.

En concreto debe estarse a las siguientes disposiciones:

a) Apartados 2.g), en relación con los apartados 2.j) y 2.b) del artículo 25 de la LBRL.

b) Artículos 38 a 45 de La Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid (LCREM), con especial referencia a los artículos 38, 39.1,40 a), c) y e) y 41.4ª de la LCREM a continuación reproducidos:

"Artículo 38. Ámbito material de aplicación de las competencias del Ayuntamiento de Madrid en materia de movilidad.

En los términos de la presente Ley y de la legislación sobre tráfico, circulación y seguridad vial, el Ayuntamiento de Madrid ejerce las competencias que tiene atribuidas en materia de tráfico, circulación y seguridad vial sobre las vías urbanas y sobre las travesías, cuando éstas hayan sido declaradas vías urbanas, así como sobre cualquier espacio abierto a la libre circulación de personas, animales y vehículos, sin perjuicio de las competencias que por razones de seguridad ciudadana correspondan a otras Administraciones en los mismos ámbitos territoriales".

"Artículo 39. Ordenación local del tráfico.

1. El Ayuntamiento de Madrid regulará 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.

2. Las ordenanzas que regulen el tránsito podrán tipificar infracciones y determinar sanciones para hacer efectivos sus mandatos, de acuerdo con los criterios establecidos por las Leyes.

"Artículo 40. Competencias en materia de seguridad vial.

Corresponde al Ayuntamiento de Madrid la policía administrativa preventiva de la seguridad vial en toda clase de vías urbanas, incluyendo la ordenación, señalización y dirección del tráfico y el uso de las vías, la vigilancia y protección del mobiliario urbano público y las señales de ordenación de la circulación y la instrucción de atestados en caso de accidentes de circulación.

Esta competencia comprende en todo caso:

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

a) La regulación y el control de cualesquiera de los usos de que sean susceptibles las vías y los espacios abiertos al tránsito de personas, animales y toda clase de vehículos y del tráfico y la circulación por ellos, garantizando, en todo caso, los derechos fundamentales de las personas.

La regulación comprende la señalización correspondiente; la limitación y, en su caso, restricción o prohibición de la circulación y el estacionamiento, cuando proceda de acuerdo con el ordenamiento jurídico; la imposición de la exhibición en lugar visible de distintivo o, en su caso, la instalación de un mecanismo sustitutivo para la acreditación del cumplimiento de la obligación legal de aseguramiento, de la autorización de acceso a zonas restringidas y el pago del impuesto de vehículos de tracción mecánica; y el establecimiento de medidas de discriminación positiva por razón de discapacidad.

El control comprende la intervención previa mediante sujeción a autorización; la adopción de las medidas cautelares que proporcionalmente requiera la seguridad pública, incluidas las de inmovilización y retirada de vehículos y de toda clase de objetos que representen peligro; y la realización de las pruebas pertinentes para la determinación de la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas en las personas que pongan en peligro la seguridad vial.

b) La aprobación de planes de seguridad vial y de movilidad, y, en su caso, la participación en aquellos planes que hayan de aprobar la Comunidad de Madrid o la Administración General del Estado, de acuerdo con lo previsto en la legislación sectorial correspondiente.

c) El control de las detenciones, las paradas y los estacionamientos en las vías y los espacios públicos, así como de la utilización, en general, del dominio público y de los espacios libres municipales. Dicha función comprende la adopción de la medida de inmovilización o retirada de vehículos.

e) La adopción de las medidas necesarias para la concesión de la tarjeta de aparcamiento para personas discapacitadas con problemas graves de movilidad o para terceros que tengan reconocida tal condición y para la efectividad de los derechos que de la misma derivan, teniendo en cuenta la Recomendación del Consejo de la Unión Europea de 4 de junio de 1998 sobre creación de una tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad.

f) La sanción de las infracciones de la normativa correspondiente en materia de seguridad vial, cuando la misma le atribuya la referida competencia".

"Artículo 41. Medidas cautelares.

Cuando así lo demande la seguridad vial y la efectividad de la ordenación del uso de las vías y los espacios públicos, el Ayuntamiento de Madrid, en los términos regulados por Ordenanza municipal, puede adoptar, observando el principio de proporcionalidad, las siguientes medidas:

4.º La limitación de la circulación de determinados vehículos, la suspensión de la misma y el cierre de vías urbanas cuando sea necesario para preservar la seguridad, el medio ambiente o la protección del patrimonio, de acuerdo con la legislación aplicable".

4.1.3 Normativa en materia de calidad del aire

4.1.3.1 Directiva (UE) 2024/2881 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, sobre la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

La Directiva (UE) 2024/2881 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, sobre la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa supone una actualización sustancial de la normativa de calidad del aire en Europa.

Esta Directiva revisada, ha sido publicada el 20 de noviembre en el DOUE y BOE con entrada en vigor el 11 de diciembre de 2024. Entre sus novedades destaca el acercamiento de los valores legislados a las Directrices de la Organización Mundial de la Salud (OMS) que fueron actualizados en el año 2021, reduciendo sus valores guía a la luz de las nuevas evidencias científicas sobre el impacto que la contaminación del aire inflige a la salud humana en concentraciones aún más bajas en determinados contaminantes. De entre sus novedades, destaca:

- La revisión periódica de la Directiva por parte de Comisión Europea de acuerdo con los últimos conocimientos científicos en materia de contaminantes atmosféricos y salud y los datos sobre la calidad del aire.

- El establecimiento de umbrales de información para PM10, PM2,5, SO2 y NO2, y de alerta para PM2,5 y PM10, manteniendo los mismos umbrales establecidos anteriormente para el O3.

- El establecimiento de un nuevo objetivo de reducción progresiva para el Indicador de Exposición Media (IEM) a las PM2,5 y para NO2 hasta alcanzare el valor guía de la OMS.

Tras su publicación en el DOUE, los Estados Miembros dispondrán de dos años para transponer la nueva Directiva, tiempo en el cual, coexistirá con las directivas y decisiones siguientes:

- 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. Esta directiva queda derogada a partir del 12 de diciembre de 2026.

- Directiva 2015/1480/CE, de la Comisión, de 28 de agosto de 2015 por la que se modifican varios anexos de las Directivas 2004/107/CE y 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en los que se establecen las normas relativas a los métodos de referencia, la validación de datos y la ubicación de los puntos de muestreo para la evaluación de la calidad del aire ambiente.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 13.1 de la Directiva (UE) 2024/2881, los Estados miembros están obligados a asegurar que “en todas sus zonas, los niveles de contaminantes en el aire ambiente no superen los valores límite respectivos establecidos en el anexo I, sección 1” de dicha Directiva.

El artículo 4.31 de la Directiva (UE) 2024/2881 define como “valor límite”: “el nivel que se fija con arreglo a conocimientos científicos con el fin de evitar, prevenir o reducir los efectos nocivos para la salud humana o el medio ambiente y que debe alcanzarse en un período determinado y no superarse una vez alcanzado”.

La no superación de los valores límite se logra mediante la adopción de medidas normativas y no normativas de carácter estructural.

Entre las medidas normativas destacan las zonas de bajas emisiones (ZBE), cuya regulación constituye una obligación legal en todos los municipios de más de 50 mil habitantes y en los de 20 mil habitantes con problemas de calidad del aire conforme al artículo 14.3.a) de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética (en adelante, LCC).

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

La Directiva (UE) 2024/2881 impone la necesidad de modificar la OMS para garantizar el cumplimiento de los valores límite de NO2 en la medida en que establece en el "Anexo I. Normas de calidad del aire", "Sección 1. Valores límite para la protección de la salud humana", apartado "2. Valores límite para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 11 de diciembre de 2026", que en materia de dióxido de nitrógeno quedan fijados en:

Período de cálculo de la media	Valor límite de NO_2
Una hora	200 microgramos de NO_2 por metro cúbico, que no podrá superarse más de 18 veces por año civil
Año civil	40 microgramos de NO_2 por metro cúbico

Tabla 5. Valores límite NO2 de la Directiva (UE) 2024/2881 a 11 de diciembre de 2026

Los valores límite de dióxido de nitrógeno para la protección de la salud humana, regulados en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva (UE) 2024/2881, que los Estados miembros deben cumplir a más tardar el 11 de diciembre de 2026, coinciden con los valores límite para el dióxido de nitrógeno regulados en la Directiva 2008/50/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de mayo, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, que establece el valor límite anual para el dióxido de nitrógeno en 40 µg/m3 y como valor límite horario 200 µg/m3 que no debe superarse más de 18 horas/año.

Por su parte, el "Anexo I. Normas de calidad del aire", "Sección 1. Valores límite para la protección de la salud humana", apartado "1. Valores límite para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 1 de enero de 2030" de la Directiva (UE) 2024/2881, regula los valores límite de dióxido de nitrógeno que quedan fijados en:

Período de cálculo de la media	Valor límite de NO_2
Una hora	200 microgramos de NO_2 por metro cúbico, que no podrá superarse más de 3 veces por año civil
Un día	50 microgramos de NO_2 por metro cúbico, que no podrá superarse más de 18 veces por año civil
Año civil	20 microgramos de NO_2 por metro cúbico

Tabla 6. Valores límite NO2 de la Directiva (UE) 2024/2881 a 1 de enero de 2030

4.1.3.2 Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad

Los apartados j) y b) artículo 25.2 y el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente".

4.1.3.3 Ley 34/2007, de Calidad del Aire y Cambio Climático (LCA)

La Ley 34/2007, que establece la obligación de las entidades locales de velar y adoptar medidas para la mejora de la calidad del aire y reconoce la potestad para elaborar planes y programas que incluyan medidas de restricción total o parcial del tráfico de vehículos a motor, *"incluyendo restricciones a los vehículos más*

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

contaminantes, a ciertas matrículas, a ciertas horas o a ciertas zonas, entre otras". En particular, cabe destacar los siguientes preceptos:

> ***Artículo 5.3, donde se establece que "corresponde a las entidades locales ejercer aquellas competencias en materia de calidad del aire y protección de la atmósfera que tengan atribuidas en el ámbito de su legislación específica, así como aquellas otras que les sean atribuidas en el marco de la legislación básica del Estado y de la legislación de las comunidades autónomas en esta materia.***
>
> *Las entidades locales, en el ámbito de sus competencias deberán adaptar las ordenanzas existentes y el planeamiento urbanístico a las previsiones de esta ley y de sus normas de desarrollo."*
>
> ***Artículo 9, apartados 2 y 4, en los que se dispone:***
>
> *"2. Las Administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, adoptarán las medidas necesarias para mantener y, en su caso, mejorar la calidad del aire y cumplir los objetivos que se establezcan, de conformidad con lo establecido en esta ley. (…)*
>
> *4. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, estarán obligadas a velar por que la calidad del aire se mantenga dentro de los límites legales establecidos. (…)."*
>
> *Artículo 16. 4. Regula la elaboración de planes y programas para la protección de la atmósfera y para minimizar los efectos negativos de la contaminación atmosférica por las entidades locales en materia de su competencia. En su apartado 4 indica: "Las entidades locales podrán elaborar, en el ámbito de sus competencias, sus propios planes y programas. Para la elaboración de estos planes y programas se deberán tener en cuenta los planes de protección de la atmósfera de las respectivas comunidades autónomas. Asimismo, las entidades locales, con el objeto de alcanzar los objetivos de esta ley, podrán adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, incluyendo restricciones a los vehículos más contaminantes, a ciertas matrículas, a ciertas horas o a ciertas zonas, entre otras. Los municipios con población superior a 100.000 habitantes y las aglomeraciones, en los plazos reglamentariamente establecidos, adoptarán planes y programas para el cumplimiento y mejora de los objetivos de calidad del aire, en el marco de la legislación sobre seguridad vial y de la planificación autonómica".*

Asimismo, el artículo el apartado 6 de este precepto establece que los citados planes y programas podrán incluir prescripciones de obligado cumplimiento para los ciudadanos, por lo que, para ello, los mismos deberán ser objeto de publicación y su artículo 17 en concordancia con los artículos 16 y 17 de la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente, garantiza la participación pública en la elaboración, modificación y revisión de protección del medio ambiente urbano.

4.1.3.4 Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire

El Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de calidad del aire [17] (en adelante, RCA) e dicta al amparo de las competencias exclusivas que al Estado otorga el artículo 149.1.16.ª y 23.ª de la Constitución, en materia de bases y coordinación general de la sanidad y de legislación básica sobre protección del medio ambiente, conforme a su Disposición final segunda.

El artículo 2 del RCA define los siguientes conceptos:

[17] https://www.boe.es/buscar/pdf/2011/BOE-A-2011-1645-consolidado.pdf

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

"26. Óxidos de nitrógeno: la suma, en partes por mil millones en volumen de monóxido de nitrógeno y dióxido de nitrógeno, expresada como concentración másica de dióxido de nitrógeno en microgramos por metro cúbico, µg/m3.
27. Planes de calidad del aire: planes que contienen medidas para mejorar la calidad del aire de forma que los niveles de los contaminantes estén por debajo de los valores límite o de los valores objetivo.
32. Umbral de activación: nivel de concentración de un contaminante que, una vez rebasado o previsto rebasar, exige garantizar que los medios necesarios estarán disponibles para la adopción de medidas en caso de superación o previsión de superación de los umbrales de información o alerta.
34. Umbral de alerta: nivel de concentración de un contaminante a partir del cual una exposición de breve duración supone un riesgo elevado para la salud humana que afecta al conjunto de la población y, que, en caso de que haya superación o previsión de que sea superado, requiere la adopción de medidas excepcionales e inmediatas por parte de las administraciones competentes.
37. Valor límite: un nivel fijado basándose en conocimientos científicos, con el fin de evitar, prevenir o reducir los efectos nocivos para la salud humana, para el medio ambiente en su conjunto y demás bienes de cualquier naturaleza que debe alcanzarse en un período determinado y no superarse una vez alcanzado".

El artículo 4 del RCA, relativo a los "Objetivos de calidad del aire", regula que: *"Los objetivos de calidad del aire para cada uno de los contaminantes regulados son los que se fijan en el anexo I."*

El artículo 14 del RCA regula las "Medidas aplicables en las zonas en que se superen los valores límite", estableciendo que en las zonas y aglomeraciones en que los niveles de uno o más de los contaminantes regulados superen su valor límite incrementado en el margen de tolerancia o, si éste no está establecido, el valor límite, **las administraciones competentes adoptarán planes de actuación para reducir los niveles y cumplir así dichos valores límite en los plazos fijados**, de acuerdo con lo establecido en el Capítulo IV.

Por su parte, el artículo 15 del mismo RCA regula las "Medidas aplicables en las zonas en que no se superan los valores límite", en que los niveles de los contaminantes regulados sean inferiores a sus valores límite, en las que ***"se adoptarán las medidas necesarias para mantener esta situación, de forma que se obtenga la mejor calidad del aire posible"***.

El artículo 24 del RCA regula los "Planes de mejora de calidad del aire" que se aprobarán cuando en determinadas zonas o aglomeraciones los niveles de contaminantes en el aire ambiente superen cualquier valor límite para conseguir respetar el valor límite correspondiente especificado en el anexo I. En caso de superarse los valores límite para los que ya ha vencido el plazo de cumplimiento, los planes de calidad del aire establecerán medidas adecuadas, de modo que el período de superación sea lo más breve posible. Las entidades locales, a instancia del órgano autonómico competente, deberán elaborar la parte del plan que, por motivos de control de tráfico u otras circunstancias, les corresponda de acuerdo con sus competencias.

Por su parte, el artículo 25 del RCA regula los "Planes de acción a corto plazo" que contemplarán las medidas que obligatoriamente deban adoptarse por las administraciones competentes en relación al control de las fuentes de emisión que determinan o influyen en el incremento del riesgo para aquellos supuestos en los que en una zona o en una aglomeración determinada exista el riesgo de que el nivel de contaminantes supere uno o más de los umbrales de alerta especificados en el anexo I, con el objetivo de reducir el riesgo de superación o su duración.

El Anexo I apartado B.I del RCA regula los valores límite para el dióxido de nitrógeno, establecidos en la Directiva 2008/50 CE, dado que el citado RCA se encuentra pendiente de actualizar al contenido de la Directiva 2024/2881.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

	Periodo de promedio	Valor límite	Margen de tolerancia	Fecha de cumplimiento del valor límite
1. Valor límite horario.	1 hora.	200 µg/m³ de NO_2 que no podrán superarse en más de 18 ocasiones por año civil.	50 % a 19 de julio de 1999, valor que se reducirá el 1 de enero de 2001 y, en lo sucesivo, cada 12 meses, en porcentajes anuales idénticos, hasta alcanzar un 0 % el 1 de enero de 2010. 50 % en las zonas y aglomeraciones en las que se haya concedido una prórroga de acuerdo con el artículo 23.	Debe alcanzarse el 1 de enero de 2010.
2. Valor límite anual.	1 año civil.	40 µg/m³ de NO_2.	50 % a 19 de julio de 1999, valor que se reducirá el 1 de enero de 2001 y, en lo sucesivo, cada 12 meses, en porcentajes anuales idénticos, hasta alcanzar un 0 % el 1 de enero de 2010. 50 % en las zonas y aglomeraciones en las que se haya concedido una prórroga de acuerdo con el artículo 23.	Debe alcanzarse el 1 de enero de 2010.
3. Nivel crítico (1).	1 año civil.	30 µg/m³ de NO_x. (expresado como NO_2).	Ninguno.	En vigor desde el 11 de junio de 2008.

4.1.4 Normativa relativa a la regulación e implantación de zonas de bajas emisiones para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero.

4.1.4.1 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:

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".

4.1.4.2 Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones

El Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones establece la competencia de las administraciones locales en relación con las zonas de bajas emisiones

"Artículo 2. Ámbito de aplicación.

1. Este real decreto será de aplicación a los proyectos de ZBE que aprueben las entidades locales en cumplimiento de las obligaciones reguladas en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

2. En el marco del desarrollo de sus competencias en materia de medio ambiente urbano, corresponde a las entidades locales la regulación de las ZBE, de conformidad con el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, las cuales estarán contempladas en los planes de movilidad urbana sostenible.

3. Las ZBE serán delimitadas y reguladas por las entidades locales en su normativa municipal".

"Artículo 3. Objetivos de las Zonas de Bajas Emisiones.

1. La implantación de las ZBE deberá contribuir al cumplimiento de los siguientes objetivos principales:

*a) **Mejorar la calidad del aire.***

b) Mitigar el cambio climático.

2. Se velará porque las medidas asociadas al cumplimiento de estos objetivos promuevan:

a) El cumplimiento de los objetivos de calidad acústica.

b) El impulso del cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles.

c) La promoción de la eficiencia energética en el uso de los medios de transporte.

3. Las entidades locales deberán establecer y recoger en el proyecto de ZBE objetivos cuantificables para cada uno de los ámbitos mencionados en el apartado 1 de este artículo, de acuerdo con los requerimientos establecidos en el artículo 7 y, en lo relativo a mitigación del cambio climático, con los requerimientos establecidos en el artículo 8.

4. De manera adicional, las entidades locales podrán establecer y recoger objetivos cuantificables para cada uno de los ámbitos mencionados en el apartado 2 de este artículo, en lo relativo al impulso del cambio modal y promoción de la eficiencia energética, de acuerdo con los requerimientos establecidos en el artículo 8 y, en lo relativo a la contaminación acústica, con los requerimientos del artículo 9".

"Artículo 5. Restricción de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos y clasificación Ambiental.

1. Con objeto de dar cumplimiento a lo previsto en el artículo 3, el proyecto de ZBE deberá incluir medidas encaminadas a impulsar el cambio modal hacia medios de transporte más sostenibles, priorizando la movilidad activa y el transporte público.

Con relación al transporte urbano de mercancías, las entidades locales velarán por potenciar los vehículos cero emisiones, la «ciclologística» y las soluciones de optimización ambiental de los repartos, con el fin de garantizar que dicha actividad es cero emisiones.

*2. De acuerdo con la definición de ZBE del **artículo 14.3 de la Ley 7/2021**, de 20 de mayo, las medidas indicadas en el apartado anterior incluirán **prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos, según su potencial contaminante**. **A estos efectos, se empleará la clasificación establecida en el anexo II.E del** Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el **Reglamento General de Vehículos**, y sus futuras actualizaciones. Así, **las prohibiciones o restricciones de acceso afectarán prioritariamente a los vehículos con más potencial contaminante** y serán proporcionales a los objetivos de calidad del aire y mitigación de emisiones de gases de efecto invernadero que se hayan dispuesto, lo cual deberá estar suficientemente motivado.*

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Asimismo, cuando se permita el acceso de vehículos motorizados, ***se priorizará el acceso de los vehículos cero emisiones*** *previstos en el apartado E del citado anexo.*

3. Únicamente, ***y en casos debidamente justificados, se podrán establecer excepciones a las restricciones*** *previstas en el apartado 2,* ***siempre y cuando garanticen el cumplimiento de lo establecido en los artículos 3 y 4****".*

En cumplimiento de lo previsto en el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones se ha realizado el "Proyecto de modificación parcial de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección" (Proyecto de las ZBEDEP), que ha sido sometido a información pública y aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de 23 de octubre de 2025 (BOCM y BOAM de 4 de noviembre), incorporados como ANEXOS 3.6 a 3.8 de esta MAIN.

Las ZBE de la ciudad de Madrid, incluyendo las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, están contempladas en el "Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360" (anexo 6.3 de la MAIN) y se regulan mediante ordenanza municipal, dando cumplimiento a los apartados 2 y 3 del artículo 2 del Real Decreto 1052/2022.

4.1.5 Respecto del régimen de infracciones y sanciones

El marco legal del régimen sancionador que se incluye en la ordenanza está constituido por las siguientes normas:

4.1.5.1 Infracción de la regulación de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE)

1. La regulación de las ZBE debe realizarse mediante ordenanza municipal por referirse a los derechos y obligaciones (artículos 43.2 segundo inciso, 45.1 segundo inciso, la solidaridad colectiva del 45.2 in fine y la sanción administrativa del artículo 45. 3 de la Constitución, en relación con los artículos 18 y 76.z.3) de la LTSV) de los ciudadanos

2. Los apartados b) y g) del artículo 7 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (LTSV), texto refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, la regulan, respectivamente, la regulación de los distintos usos de la vía pública y la restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales.

   El artículo 7.a) de la LTSV atribuye a los municipios la 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.

3. El artículo 18 de la LTSV habilita a los municipios para establecer, por razones de seguridad o fluidez de la circulación lo aconsejen, o por motivos medioambientales, *"la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, bien con carácter general o para determinados vehículos, el cierre de determinadas vías, el seguimiento obligatorio de itinerarios concretos".*

4. El artículo 38 de la LCREM atribuye expresamente al Ayuntamiento de en los términos de la propia LCREM y de la legislación sobre tráfico, circulación y seguridad vial, Madrid las competencias que tiene atribuidas en materia de tráfico, circulación y seguridad vial sobre las vías urbanas y sobre las travesías, cuando éstas hayan sido declaradas vías urbanas.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

El Ayuntamiento de Madrid tiene legalmente atribuida, en virtud del artículo 39.2 de la LCREM, la competencia para podrán tipificar infracciones y determinar sanciones para hacer efectivos sus mandatos, de acuerdo con los criterios establecidos por las Leyes mediante las ordenanzas que, como la OMS, regulen el tránsito.

Asimismo compete al Ayuntamiento de Madrid la competencia de policía administrativa preventiva de la seguridad vial en toda clase de vías urbanas, incluyendo la ordenación, señalización y dirección del tráfico y el uso de las vías, la vigilancia y protección del mobiliario urbano público y las señales de ordenación de la circulación y la instrucción de atestados en caso de accidentes de circulación, conforme a lo previsto en el artículo 40.a) de la LCREM.

El segundo párrafo del referido artículo 40.a de la LCREM establece que:

> *"La regulación comprende la señalización correspondiente; la limitación y, en su caso, restricción o prohibición de la circulación y el estacionamiento, cuando proceda de acuerdo con el ordenamiento jurídico; la imposición de la exhibición en lugar visible de distintivo o, en su caso, la instalación de un mecanismo sustitutivo para la acreditación del cumplimiento de la obligación legal de aseguramiento, de la autorización de acceso a zonas restringidas y el pago del impuesto de vehículos de tracción mecánica; y el establecimiento de medidas de discriminación positiva por razón de discapacidad".*

El tercer párrafo del mismo artículo 40.a) de a LCREM establece que

> *"el control comprende la intervención previa mediante sujeción a autorización, la adopción de las medidas cautelares que proporcionalmente requiera la seguridad pública, incluidas las de inmovilización y retirada de vehículos y de toda clase de objetos que representen peligro;".*

Por su parte, el artículo 41.4.ª de la LCREM atribuye al Ayuntamiento de Madrid la competencia para adoptar la limitación de la circulación de determinados vehículos, la suspensión de la misma y el cierre de vías urbanas cuando sea necesario para preservar la seguridad, el medio ambiente o la protección del patrimonio, de acuerdo con la legislación aplicable.

5. Tras la reforma operada en la LTSV por el artículo único veintitrés de la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia del permiso y licencia de conducción por puntos (BOE nº 304 de 21 de diciembre de 2021), se tipifica expresamente como infracción grave de tráfico el artículo 76.3.3) el hecho de: *"No respetar las restricciones de circulación derivadas de la aplicación de los protocolos ante episodios de contaminación y de las zonas de bajas emisiones"*.

   Por tanto, el hecho de no respetar las restricciones y prohibiciones de circulación de las zonas de bajas emisiones de la ciudad de Madrid, incluyendo las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, esté legalmente tipificado como infracción grave de tráfico por el artículo 76.z.3) de la LTSV

6. Por su parte, el artículo 15 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones regula la aplicación del régimen sancionador del título v de la LTSV, y la sanción del incumplimiento de las *"restricciones de acceso, circulación y estacionamiento derivadas de las ZBE"* como infracción grave de tráfico tipificada por el artículo 76.z.3) de la LTSV:

   "Artículo 15 Reglamento de ZBE. Régimen sancionador

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

En el supuesto de que no se respeten las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento derivadas de las ZBE, conducta constitutiva de la infracción tipificada como grave en el artículo 76 z3) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, será de aplicación el régimen sancionador previsto en el título V de dicha norma".

7. Los artículos 84 de la LTSV y 40.f) de la LCREM, en relación con los preceptos previamente citados (artículos 7.g), 18 y 76.z.3) de la LTSV en relación con los artículos de la OMS que regulan las ZBE de la ciudad de Madrid, incluyendo Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, atribuyen al Ayuntamiento de Madrid la sanción de las infracciones graves por no respetar las restricciones de circulación derivadas de las zonas de bajas emisiones.

8. El artículo 80.1 de la LTSV sanciona con multa de 200 euros la comisión de la infracción grave de tráfico tipificada por el citado artículo 76.z.3) de la LTSV, reducible a la mitad (100 euros) en caso de pago voluntario en el procedimiento sancionador abreviado en los términos previstos en el artículo 94.a) de la LTSV.

9. Los artículos 7.a), 84.4 primer párrafo de la LTSV y 40.f) de la LCREM, los artículos 7.g), 18 y 76.z.3 de la LTSV en relación con los artículos 21 a 24 de la OMS que regulan las ZBE de la ciudad de Madrid, incluyendo Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, atribuyen al Ayuntamiento de Madrid la potestad y la obligación jurídica de denuncia y sanción de las infracciones graves de tráfico que se cometan por no respetar las restricciones de circulación derivadas de las zonas de bajas emisiones.

10. El artículo 22.11 de la OMS, relativo a las medidas restrictivas de la circulación, el estacionamiento y la limitación de la velocidad máxima de la circulación que pueden regularse mediante la propia OMS en la configuración jurídica de las ZBEDEP, regula que 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, incluyendo por tanto la remisión el artículo 76.z.3) de la LTSV que se encuentra entre los preceptos citados.

11. Al objeto de adaptar la OMS a la tipificación del incumplimiento de las restricciones de circulación derivadas de la aplicación de las zonas de bajas emisiones como infracción grave de tráfico, introducida en el artículo 76.z.3) de la LTSV mediante la reforma operada por la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, con posterioridad a la aprobación y entrada en vigor de la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre por la que se modifica la OMS, y con la finalidad de perfeccionar técnicamente su contenido, el Proyecto normativo modifica los artículos 21.6, 23.4 y 24.4 de la OMS, para contemplar el carácter grave de la infracción de tráfico que supone el hecho de no respetar las restricciones de circulación derivadas de las zonas de bajas emisiones la remisión y la expresa remisión al artículo 76.z.3) de la LTSV que tipifica legalmente dicha infracción.

4.1.5.2 Infracción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER).

1. El artículo 7.b) de la LTSVB atribuye a los municipios la competencia para regular, 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

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

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.

2. El artículo 39.1 de la LCREM atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, 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.

3. Por su parte, el artículo 39.4 de la LTSV regula que "el régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor".

4. El tercer párrafo del artículo 40.a) de La LCREM establece que *"el control comprende" "la limitación y, en su caso, restricción o prohibición de la circulación y el estacionamiento, cuando proceda de acuerdo con el ordenamiento jurídico".*

5. El artículo 40.c) de la LCREM atribuye el Ayuntamiento de Madrid *"el control de las detenciones, las paradas y los estacionamientos en las vías y los espacios públicos, así como de la utilización, en general, del dominio público y de los espacios libres municipales",* incluyendo expresamente en "dicha función comprende la adopción de la medida de inmovilización o retirada de vehículos".

6. Sin perjuicio del resto de causas de retirada previstas en el mismo precepto, el artículo 105.1.g) de la LTSV establece que la autoridad encargada de la gestión del tráfico, que en caso de vía urbana es la autoridad municipal, podrá proceder, si el obligado a ello no lo hiciera, a la retirada del vehículo de la vía y su depósito en el lugar que se designe en los supuestos en que: *"Cuando un vehículo permanezca estacionado en lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria sin colocar el distintivo que lo autoriza, o cuando se rebase el triple del tiempo abonado conforme a lo establecido en la ordenanza municipal".*

7. Asimismo el artículo 7.c) de la TSV atribuye a los municipios la competencia para ordenar la inmovilización de los vehículos en vías urbanas cuando no dispongan de título que habilite el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o excedan de la autorización concedida, hasta que se logre la identificación de su conductor, así como la competencia para ordenar retirada de los vehículos de las vías urbanas y su posterior depósito cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación, o se encuentren incorrectamente aparcados en las zonas de estacionamiento restringido, en las condiciones previstas para la inmovilización en ese mismo artículo.

8. Entre las competencias atribuidas legalmente al Ayuntamiento de Madrid, el artículo 41.2.ª.c) de la LCREM le atribuye la facultad de retirar toda clase de vehículos y su posterior depósito en las dependencias habilitadas al efecto, en los supuestos de "estacionamiento indebido en las zonas de estacionamiento restringido", es decir, cuando se incumpla la regulación del SER contenida en la OMS.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

9. En ejercicio de estas competencias el Ayuntamiento de Madrid regula en la OMS, conforme a lo previsto en la legislación estatal de tráfico y seguridad vial, el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER).

10. El estacionamiento incumpliendo la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado constituye una infracción leve de tráfico conforme a lo previsto en el artículo 75.z) de la LTSV. El artículo 80.1 de la LTSV sanciona la comisión de infracciones leves de tráfico "con multa de hasta 100 euros".

11. Actualmente, el Ayuntamiento de Madrid sanciona las infracciones a la normativa del SER, en l base a los artículos 75.c) y 80.1 de la LTSV, con multa de 90 euros, reducible a la mitad (45 euros) en caso de pago voluntario en el procedimiento sancionador abreviado en los términos previstos en el artículo 94.a) de la LTSV

12. Los artículos 7.a), 84.4 primer párrafo de la LTSV y 40.f) de la LCREM atribuyen al Ayuntamiento de Madrid la potestad de denuncia y sanción de las infracciones de estacionamiento, incluyendo las infracciones a regulación del estacionamiento regulado (SER).

4.2 Fundamentación jurídica de la regulación de las zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) "Distrito Centro" y "Plaza Elíptica"

La Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección "Plaza Elíptica", se regula en el artículo 24 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, en su redacción dada por el artículo único apartado Diez de la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre de 2021, por la que se adelanta en el tiempo, en el ámbito territorial establecido en el artículo 24.2 de la OMS (redacción de 2021), la aplicación de la prohibición general de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", que ya se estableció en la redacción original del artículo 6.2 y la DT 1ª.2 de la OMS de 2018, y que tras la reforma operada por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre pasa a regularse en el artículo 21, la DT 1ª.2 y el Anexo II de la OMS (redacción de 2021).

El Proyecto de ordenanza regula la ZBEDEP "Plaza Elíptica", que en el artículo 24.2 de la OMS delimita el ámbito territorial del punto más crítico de contaminación atmosférica de la ciudad de Madrid, en términos del artículo 4.27 de la Directiva 2027/2881, por tratarse de la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido los perores registros de contaminación del aire por dióxido de nitrógeno de toda la ciudad de Madrid.

El Proyecto normativo regula la ZBEDEP "Plaza Elíptica", reproduciendo la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", exceptuando los vehículos clasificados como históricos conforme a la normativa nacional y los conducidos por o empleados para transportar a personas con movilidad reducida que sean titulares y empleen reglamentariamente la TEPMR, que ya resulta aplicable en virtud del artículo 21 de la OMS, firme, que regula Madrid ZBE, incluyendo en el ámbito territorial de la ZBEDEP el tramo de la A-42 situado bajo la Plaza de Fernández Ladreda.

La restricción a la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", los más contaminantes, constituye el estándar de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano conforme al principio medioambiental de no regresión regulado en el artículo 2.l de la Ley 7/2021 de cambio climático.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

La restricción de la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" resulta absolutamente imprescindible para la conservación, el mantenimiento y la continuidad del cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno, para la protección de la salud humana, en la ciudad de Madrid que, además, deben cumplirse a más tardar, el 11 de diciembre de 2026 conforme a lo previsto en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, así como para avanzar progresivamente en el cumplimiento de los valores límites de dióxido de nitrógeno regulados en el Cuadro 1 de la de la Sección 1 del Anexo I de la citada Directiva que deberán cumplirse, a más tardar, el 1 de enero de 2030.

La restricción de la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica además de ser una norma vigente, aplicable al ámbito territorial de las citadas ZBEDEP y firme, que da cumplimiento del artículo 5.2 segundo inciso del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, que obliga a que *"las prohibiciones o restricciones de acceso afectarán prioritariamente a los vehículos con más potencial contaminante". Asimismo,* restricción de la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica *es proporcional a los objetivos de calidad del aire"*, porque dicha regulación ha permitido lograr una reducción de 746,7 toneladas de óxidos de nitrógeno en toda la ciudad de Madrid (Madrid ZBE), por lo que ha resultado ser, incuestionablemente, la medida clave que ha permitido junto a la reducción de emisiones logradas de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno en los ejercicios 2022, 2023 y 2024

4.2.1 Coherencia de la regulación de las ZBEDEP "Distrito Centro" y "Plaza Elíptica", contenida en el Proyecto normativo, con los instrumentos de planificación existentes.

El 7 de julio de 2022 se aprobó por acuerdo la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid el *Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360*. Este documento se implementó con posterioridad a la aprobación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y, por ello, con posterioridad a la implementación de Madrid ZBE.

Tal y como indica, "el Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360 se inicia con la recopilación de datos, estudios, normas, directrices, ordenanzas de todo tipo que afectan a la movilidad de ese territorio, desde instancias competenciales diferentes. Siendo este el marco de referencia base del trabajo de planificación posterior."

Por ello, dentro del marco de referencia, entre otras muchas normas, el **Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360**, en adelante PMUS, ha realizado un realizado un resumen del contenido y una valoración de las estrategias propuestas en materia de movilidad que recoge la OMS.

> *"La ordenanza aprobada el mes de septiembre de 2021 incorpora nuevas regulaciones en materia de movilidad para, fundamentalmente, incrementar la seguridad vial, potenciar los modos de transporte sostenible y convertir a la ciudad de Madrid en una ZBE. Destaca en esta Ordenanza las siguientes novedades:*
>
> - *La ZBEDEP Distrito Centro que mantiene los criterios de acceso según el distintivo ambiental y equipara a comerciantes y residentes.*
> - *La ZBEDEP Plaza Elíptica y Madrid ZBE. Ambas restringen el acceso a todos los vehículos que no cuentan con distintivo ambiental por ser altamente contaminantes.*
> - *La mejora la accesibilidad en las aceras, la creación de la tarifa dinámica del SER, la implantación de reservas de carga y descarga inteligente para vehículos de mercancías y el establecimiento de plazas de rotación de 45 minutos en zonas especiales.*

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Así mismo, dentro del Objetivo 6 del *PMUS, Estimular el cambio del parque circulante hacia vehículos menos contaminantes*, se recogen varias acciones directamente vinculadas a Madrid ZBE.

Nº	Acción	Área municipal que la lidera	Indicador	2025
50	Restricciones de aparcamiento a los vehículos tipo A en el SER	Medio Ambiente y Movilidad	% vehículos A interior Almendra	1%
51	Madrid Zona de Bajas emisiones: Restricciones de circulación a los vehículos tipo A por grandes coronas	Medio Ambiente y Movilidad	% vehículos A Madrid	4%
52	Restricción de circulación de vehículos tipo A en el entorno de la plaza Elíptica	Medio Ambiente y Movilidad	% vehículos A en la A42	0%
53	Cambiar la tecnología del parque de vehículos municipales	Medio Ambiente y Movilidad	% vehículos municipales 0 emisiones	
54	Habilitar la ciudad de Madrid como Zona Bajas Emisiones para los autobuses de la EMT	Medio Ambiente y Movilidad	% vehículos EMT 0 emisiones	11%

Tabla X. Resumen de las acciones vinculadas con Madrid ZBE en el PMUS de Madrid

En lo que respecta a instrumentos de planificación con una visión de sostenibilidad más amplia, hay que señalar que el Ayuntamiento de Madrid lleva implementando, desarrollando y ejecutando, con anterioridad al año 2010 (fecha de entrada en vigor de los límites de calidad del aire establecidos en la Directiva 2008/50/CE), diversos planes para alcanzar los valores establecidos para este contaminante y para mejorar, en general, la calidad del aire en la ciudad, de acuerdo con la normativa, tanto europea como nacional. A este respecto, cabe mencionar los últimos planes municipales que han sido el Plan de Calidad del Aire 2011-2015; el **Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático (Plan A**), aprobado en septiembre de 2017, que contemplaba dos horizontes temporales: 2020 para la consecución de los objetivos de calidad del aire mencionados y exigidos por la normativa, y un horizonte a más largo plazo, 2030, para la transición energética y la reducción de los gases de efecto invernadero (GEI) responsables del calentamiento global.

La continuidad de medidas contenidas en el Plan A se materializa con la nueva **Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360**, que también incluye la puesta en marcha de iniciativas nuevas hasta alcanzar, en el momento de redactar la OMS objeto de recurso, un total de 200 medidas.

La actual Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada en 2019 para reducir las emisiones contaminantes de la capital transformándola en una ciudad sostenible. Madrid 360 compatibiliza la lucha contra la contaminación del aire y el cambio climático con el desarrollo económico, impulsando la transición hacia sistemas de climatización eficientes, la renovación de flotas, el fomento del transporte público, la integración de todos los medios de transporte, el refuerzo de la seguridad vial y la innovación. Madrid 360 refuerza el papel de las ZBEDEP y contempla la declaración de toda la ciudad como ZBE de manera progresiva hasta 2025.

Otro instrumento de planificación relevante es la Hoja de Ruta hacia la Neutralidad Climática de la ciudad de Madrid, presentado en 2021 y que emana de la Estrategia Madrid 360. La Hoja de Ruta tiene por objeto definir las líneas prioritarias de la acción municipal frente al Cambio Climático y alinea las políticas municipales con las europeas y estatales, haciendo propios los retos más ambiciosos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero. Esta Hoja de Ruta tiene por metas reducir las emisiones de la ciudad de Madrid el 65% en 2030, respecto a 1990 y alcanzar la neutralidad climática en el año 2050.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

4.2.2 Necesidad de la regulación de las zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) "Distrito Centro y Plaza Elíptica" en los términos contenidos en el Proyecto normativo.

La redacción que el Proyecto de ordenanza propone dar a la OMS satisface el principio de necesidad por los siguientes motivos:

4.2.2.1 Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y la integridad física de las personas, la salud pública y el derecho constitucional a la salud de las personas.

1. La necesidad de regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica, en los términos contenidos en el Proyecto de ordenanza, se fundamenta en la razón imperiosa de interés general de protección del derecho a la vida y la integridad física, así como la protección de la salud pública, por los motivos en los términos contenidos en el Informe SAM16/25 de Madrid Salud, de 23 de junio de 2025, sobre los **"Efectos en Salud de la Contaminación Atmosférica en la ciudad de Madrid",** incorporado por su relevancia como **ANEXO 1** de esta MAIN (cuyo contenido íntegro se da aquí por íntegramente reproducido), así como los documentos de la Organización Mundial de la Salud que se incorporan asimismo al expediente y a la MAIN.

2. La regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos contenidos en el proyecto de ordenanza **se basa la evidencia empírica disponible**, **el criterio de los expertos y las autoridades de la Organización Mundial de la Salud, de las instituciones comunitarias y nacionales** (Agencia Europea de Medio Ambienta, Agencia Española de Medio Ambiente, Instituto Carlos III), aprovechando la opinión de expertos independientes y analizando las experiencias y mejores prácticas comunitarias e internacionales.

4.2.2.2 El derecho fundamental a la vida y la integridad física.

1. El artículo 15 de la Constitución reconoce y garantiza el derecho fundamental a la vida y a la integridad física.

2. La regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica contenida en el Proyecto de ordenanza responde tanto a la necesidad de garantizar el derecho fundamental a la viuda y la integridad física de las personas, garantizado por los artículos 15 y de la Constitución, que supone el derecho de las personas a que no se vea reducida su esperanza de vida y que no enfermen y mueran como consecuencia de las enfermedades causadas y agravadas por la exposición a niveles de dióxido de nitrógeno superiores a los permitidos por la normativa comunitaria, lo que implica la necesaria obligación de reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico de vehículos a motor que emplean combustibles fósiles que emiten óxidos de nitrógeno que causa y adelanta la mortalidad y agrava enfermedades que acaban en mortalidad prematura.

3. Desde el punto de vista jurídico se considera que la garantía del el derecho fundamental a la vida y a la integridad física, la protección la salud pública, y la protección de los derechos constitucionales a la salud de las personas y a disfrutar de un medio ambiente urbano adecuado para el desarrollo

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

de la persona, deben primar sobre el interés individual y privado de una persona a circular por la zona más céntrica de la ciudad, que sufre problemas agravados de contaminación y las externalidades negativas de la demanda de uso del espacio público más intensa de la ciudad y, probablemente de España, en relación con el Distrito Centro, y de la zona que históricamente ha sufrido mayores problemas de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno de la ciudad (Plaza Elíptica).

4. Como señala Madrid salud en su Informe , incorporado como ANEXO 1 de esta MAIN (páginas 13 y 14):

> *"El impacto en salud de la contaminación atmosférica puede ser cuantificado y expresado en términos de mortalidad prematura y morbilidad atribuible. Los últimos datos disponibles de mortalidad prematura (muertes acontecidas antes de la esperanza de vida estimada o años de vida perdida) atribuible a la exposición a PM2,5, O3 y NO2 en España y en Europa, para los años 2018 y 2019, se muestran en la tabla siguiente:"* [18]

Área	AÑO	Muertes prematuras atribuibles a $PM_{2.5}$	Muertes prematuras atribuibles a NO_2
España	2018	23.000	6.800
EU-27		379.000	54.000
España	2019	23.300	6.250
EU-27		307.000	40.400

Tabla 7. Muertes prematuras atribuibles a la contaminación atmosférica

5. Las emisiones de contaminación del aire han disminuido en las últimas dos décadas, lo que ha resultado en una mejor calidad del aire. Pese a ello, "la exposición a largo plazo de la población a la contaminación atmosférica aumenta el riesgo de enfermedades cardiovasculares y respiratorias. La pérdida de esperanza de vida debida a esta exposición ha sido estimada en 2,9 años para 2015, siendo esta estimación muy superior a la estimada en años anteriores". [19]

4.2.2.3 El derecho constitucional a la salud y la obligación de los poderes públicos de garantizar la salud pública.

[18] Air quality in Europe — 2020 report.
https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2020-report
Spain - Air pollution country fact sheet-2020
https://www.eea.europa.eu/themes/air/country-fact-sheets/2020-country-fact-sheets/spain

[19] Loss of life expectancy from air pollution compared to other risk factors: a worldwide perspective Lelieved J. et al (2020) Cardiovascular Research, Volume 116, Issue 11, 1 September 2020, Pages 1910–1917. Citado en la página 8 del Informe SAM16/25 de Madrid Salud, de 23 de junio de 2025, sobre los "Efectos en Salud de la Contaminación Atmosférica en la ciudad de Madrid", incorporado como ANEXO 1 de esta MAIN.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

1. La Constitución reconoce y protege, en su artículo 43.1, el derecho a la protección de la salud de las personas.

2. El proyecto de ordenanza tiene como finalidad proteger el derecho a la vida y a la integridad física de las personas y el derecho a la asistencia sanitaria, consagrados en los artículos 2, 3 y 35 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea proclamada en Estrasburgo el 12 de diciembre de 2007 por el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión (en lo sucesivo, Carta), que conforme a lo previsto en el artículo 6.1 del Tratado de la Unión Europea tiene el mismo valor jurídico que los Tratados.

3. El artículo 43.2 de la Constitución obliga a los poderes públicos a "tutelar la salud pública a través de medidas preventivas", añadiendo que la protección de la salud pública exige el reconocimiento por Ley de "los derechos y deberes de todos al respecto", por lo que la Constitución no solo reconoce y proteger el derecho constitucional a la salud, sino que obliga a las personas a una serie de obligaciones para proteger la salud de las personas, la salud de los demás.

4. La Organización Mundial de la Salud destaca en sus "Directrices mundiales de la OMS sobre la calidad del aire. Materia particulada (MP2,5 y MP10), ozono, dióxido de nitrógeno, dióxido de azufre y monóxido de carbono. Resumen ejecutivo" de 2021, que: [20]

   > *"**La contaminación atmosférica aumenta la morbilidad y la mortalidad por enfermedades cardiovasculares y respiratorias, y por cáncer de pulmón, y** cada vez hay más pruebas de los efectos que tiene sobre otros sistemas de órganos. **La carga de morbilidad resultante de la contaminación del aire también supone una importante carga económica.** Como consecuencia, gobiernos de todo el mundo están tratando de mejorar la calidad del aire y de reducir la carga y los costos para la salud pública derivados de la contaminación atmosférica" (Resumen ejecutivo, página 1).*
   >
   > *"**La contaminación atmosférica aumenta la morbilidad y la mortalidad por enfermedades cardiovasculares y respiratorias, y por cáncer de pulmón, y cada vez hay más pruebas de los efectos que tiene sobre otros sistemas de órganos**" (Resumen ejecutivo, página 1).*
   >
   > ***"Sobrepasar los niveles que figuran en las directrices sobre la calidad del aire está asociado a riesgos importantes para la salud pública"** (Resumen ejecutivo, página 3).*

5. La regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, contenida en el Proyecto de ordenanza, responde tanto a la necesidad de garantizar el derecho constitucional de las personas, como a la protección de la salud pública, lo que conlleva, conforme a los deberes a los que se refiere el segundo inciso del artículo 43.2 de la Constitución, obligaciones de reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico de vehículos a motor que emplean combustibles fósiles que emiten óxidos de nitrógeno que afectan a la salud, actuando como causa y agravante de mortalidad y morbilidad, en los términos que se describen en el Informe SAM16/25 de Madrid Salud, de 23 de junio de 2025, sobre los "Efectos en Salud de la Contaminación Atmosférica en la ciudad de Madrid", incorporado por su relevancia como ANEXO 1 de esta MAIN.

6. La Ley 33/2011, General de Salud Pública regula la vigilancia en salud pública estableciendo que deberá tomaren cuenta, entre otros, los riesgos ambientales y sus efectos en la salud, incluida la presencia de los agentes contaminantes en el medio ambiente y en las personas. Así, en su artículo

[20] https://www.miteco.gob.es/content/dam/miteco/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/atmosfera-y-calidad-del-aire/guiaoms2021-spa_tcm30-530942.pdf

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

27 sobre las actuaciones de protección de la salud, indica que las Administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, protegerán la salud de la población mediante actividades y servicios que actúen sobre los riesgos en el medio.

7. En materia de protección de la salud Ley 33/2011, General de Salud Pública regula en su artículo 30 las siguientes funciones en materia de sanidad ambiental:

> *"1. la identificación, la evaluación, la gestión y la comunicación de los riesgos para la salud que puedan derivarse de los condicionantes ambientales;*
>
> *2. la vigilancia de los factores ambientales de carácter físico, químico o biológico y de las situaciones ambientales que afectan o pueden afectar a la salud;*
>
> *3. así como la identificación de las políticas de cualquier sector que reducen los riesgos ambientales para la salud.*
>
> *… Las Administraciones públicas implantarán programas de sanidad ambiental, coordinados por las Administraciones sanitarias, para elevar el nivel de protección de la salud ante los riesgos derivados de los condicionantes ambientales".*

8. Los apartados j) y b) artículo 25.2 y el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente.

4.2.2.4 El derecho constitucional a disfrutar un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona.

1. El artículo 45.1 de la Constitución (en adelante, CE) reconoce a todas las personas el derecho constitucional "a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo".

2. Por su parte, el artículo 45.2 CE obliga a los poderes públicos a velar "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".

3. De forma que, al igual que sucede con el reconocimiento del derecho a la salud, la Constitución reconoce al mismo tiempo un derecho subjetivo y un deber de proteger la salud de las demás personas en los términos legalmente previstos (artículo 43.2 segundo inciso CE) y el medio ambiente (artículo 45.1 in fine CE), al tiempo que establece una obligación adicional de "indispensable solidaridad colectiva" (artículo 45.2 in fine CE).

   La Constitución regula, asimismo, en su artículo 45.3, la imposición de sanciones administrativas, y en su caso penales, en los términos que la ley fije, quienes violen lo dispuesto en el artículo 45.2, incluyendo el deber tanto de los poderes públicos como de las personas físicas y jurídicas de proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente, así como la obligación de reparar el daño causado.

4. Este deber constitucional de los poderes públicos de proteger, restaurar y mejorar el medio ambiente, que abarca la calidad del aire en el medio ambiente urbano, y que muy especialmente incluye la obligación, tanto de los poderes públicos como de las personas físicas y jurídicas, de reducción de las emisiones de óxidos de nitrógeno para lograr una mejora sustancial de la calidad

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

del aire que, como mínimo, permita lograr y mantener el cumplimiento delos valores límites establecidos por la normativa comunitaria y nacional para proteger la salud de las personas.

5. Los óxidos de nitrógenos son la mezcla de monóxido y dióxido de nitrógeno. El primero se genera en mayor proporción, pero se oxida rápidamente en la atmosfera formando NO2. El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante primario cuyo origen principal en las grandes ciudades se relaciona con el tráfico rodado. Los niveles elevados de este contaminante producen fenómenos de eutrofización (exceso de crecimiento de plantas y algas en el agua) y acidificación (lluvia acida), además de contribuir a la formación de partículas y O3.

6. Los apartados j) y b) artículo 25.2 y el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente.

7. La jurisprudencia del TJUE tiene establecido que el hecho de superar los valores límite fijados por la Directiva 2008/50 para los contaminantes en el aire ambiente, aunque sea en una sola estación, basta por sí solo para poder declarar el incumplimiento de lo dispuesto en el artículo 13, apartado 1, de la Directiva 2008/50, en relación con su anexo XI (Sentencias del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (en adelante, TJUE) de 12 de mayo de 2022, Comisión/Italia sobre valores límite de NO2 asunto C-573/19, EU:C:2022:380, apartado 75 y STJUE de 3 de junio de 2021, Comisión/Alemania asunto C-635/18, EU:C:2021:437, apartado 78).

8. Las directrices de la Organización Mundial de la Salud de septiembre de 2021 en materia de contaminación por dióxido de nitrógeno han sido consideradas por la Unión Europea a la hora de regular valores límite más estrictos de exposición de la población al dióxido de nitrógeno mediante la Directiva (UE) 2024/2881 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, sobre la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, que deroga la anterior Directiva 2008/50 de 21 de mayo de 2008 con efectos a partir del 12 de diciembre de 2026 conforme a lo previsto en su artículo 31.1.

9. De acuerdo con lo previsto en el artículo 13.1 de la Directiva (UE) 2024/2881, los Estados miembros están obligados a asegurar que “en todas sus zonas, los niveles de contaminantes en el aire ambiente no superen los valores límite respectivos establecidos en el anexo I, sección 1” de dicha Directiva.

10. De conformidad con lo previsto en el artículo 4.44 de la Directiva (UE) 2024/2881 se entiende por «población sensible y grupos vulnerables»: *“los grupos de población que son permanente o temporalmente más sensibles o más vulnerables a los efectos de la contaminación atmosférica que la población media, debido a que presentan características específicas que agravan los efectos de la exposición para su salud o a que tienen una mayor sensibilidad o un umbral más bajo en cuanto a los efectos para la salud o a que tienen menor capacidad para protegerse”.*

11. De acuerdo con la normativa comunitaria y nacional de calidad del aire es relevante distinguir entre los “valores límite” que se combaten con “medidas estructurales”, de los “umbrales de alerta” en los que resulta necesario aplicar medidas a corto plazo planificadas:

    a) es obligatoria la adopción de medidas “medidas estructurales” a medio y largo plazo, como la regulación de las zonas de bajas emisiones (ZBE y ZBEDEP), para lograr que no se superen los “valores límite” horario y anual de NO2;

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

b) de los “planes de acción a corto plazo” que deben implementarse de forma inmediata ante los “umbrales de alerta” (niveles a partir de los cuales una exposición al NO2 de breve duración supone un riesgo para la salud humana), como las “medidas extraordinarias de tráfico durante episodios de contaminación atmosférica para proteger la salud humana y el medio ambiente”, de carácter temporal, reguladas en el artículo 35 de la OMS, conocidas como protocolo de episodios de contaminación.

12. Se entiende por «valor límite», conforme a lo dispuesto por el artículo 4.31 de la Directiva (UE) 2024/2881: “el nivel que se fija con arreglo a conocimientos científicos con el fin de evitar, prevenir o reducir los efectos nocivos para la salud humana o el medio ambiente y que debe alcanzarse en un período determinado y no superarse una vez alcanzado”.

13. La no superación de los valores límite se logra mediante la adopción de medidas normativas y no normativas de carácter estructural.

14. Entre las medidas normativas destacan las zonas de bajas emisiones (ZBE), cuya regulación constituye una obligación legal en todos los municipios de más de 50 mil habitantes y en los de 20 mil habitantes con problemas de calidad del aire conforme al artículo 14.3.a) de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética (en adelante, LCC).

15. La citada Sentencia del TJUE de 22 de diciembre de 2022, asunto C-125/2020, acredita la necesidad de la regulación de las medidas restrictivas del tráfico en la ciudad de Madrid para lograr la reducción de las emisiones de NO2 en el plazo más breve posible, al tiempo que evidencia el relevante riesgo económico que supondría si en el futuro se produjera un incumplimiento de los valores límite de NO2 en la ciudad de Madrid, en la medida en la que el TJUE podría sancionar al Reino de España con multas millonarias por la infracción de la normativa comunitaria, así como imponer multas coercitivas hasta que se logre su efectivo cumplimiento, que se repercutirían al Ayuntamiento de Madrid y, por ende, a la ciudadanía de Madrid a través de sus impuestos.

16. Las medidas normativas para lograr el efectivo cumplimiento de los valores límite de NO2 exigidos por la Directiva 2005/50 se lograron mediante la Ordenanza 10/2021 con la regulación de Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, logros que se pretenden consolidar mediante el Proyecto de ordenanza.

4.2.2.4.1 Exposición de la población a los efectos perniciosos de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno derivada del tráfico urbano.

1. La exposición de la población a los efectos perniciosos sobre la salud humana es generalizada e involuntaria y perjudica a toda la población a largo plazo, así como a buena parte de la población en menor o mayor medida a medio plazo.

   Como señala Madrid Salud en su riguroso y fundamentado Informe SAM16/25, de 23 de junio de 2025, sobre los “Efectos en Salud de la Contaminación Atmosférica en la ciudad de Madrid”, incorporado por su relevancia como ANEXO 1 a esta MAIN la contaminación ambiental se asocia a graves patologías:

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

> *"Enfermedades respiratorias y cardiovasculares, trastornos del desarrollo o algunos tipos de cáncer se encuentran entre las principales patologías asociadas a la exposición de contaminantes medioambientales, incluidos los presentes en el aire. Asimismo, también puede ser atribuible a la acción de los contaminantes atmosféricos, cierto porcentaje de mortalidad prematura en especial en los sectores de población más vulnerable" (página 2).*

La necesidad de regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica, en los términos contenidos en el Proyecto de ordenanza, se fundamenta en la razón imperiosa de interés general de protección del derecho a la vida y la integridad física, frente a la mortalidad provocada por la exposición al dióxido de nitrógeno emitido por el tráfico rodado de vehículos a motor de combustión de energías fósiles, por los motivos en los términos contenidos en el Informe SAM16/25 de Madrid Salud, de 23 de junio de 2025, sobre los "Efectos en Salud de la Contaminación Atmosférica en la ciudad de Madrid", incorporado por su relevancia como ANEXO 1 de esta MAIN, y cuyo contenido íntegro se da aquí por íntegramente reproducido.

2. Desde 1987, la OMS publica periódicamente directrices sobre la calidad del aire relacionadas con la salud para ayudar a los gobiernos y a la sociedad civil a reducir la exposición humana a la contaminación del aire y sus efectos adversos.

   En las "Guías de calidad del aire – actualización mundial 2005. Material particulado, ozono, dióxido de nitrógeno y dióxido de azufre" (2006), [21] de la Oficina Regional de la Organización Mundial de la Salud para Europa, se publicaron niveles orientativos sobre los principales contaminantes atmosféricos perjudiciales para la salud, como la materia particulada (MP) y el dióxido de nitrógeno (NO2). [22]

3. Al objeto de proteger la salud de las personas europeas, estas recomendaciones de la Organización Mundial de la salud fueron adoptadas normativamente por la Unión Europea mediante la Directiva 2008/50/CE sobre la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa.

4. En el ámbito de la Organización Mundial de la Salud, en la declaración de la "68ª Asamblea Mundial de la Salud", titulada "Salud y medio ambiente: impacto sanitario de la contaminación del aire", de 26 de mayo de 2015, se destacan los siguientes hechos (punto 14.6 del orden del día): [23]

   > *"Tomando nota con profunda preocupación de que la contaminación del aire en interiores y en el exterior se encuentra entre las principales causas evitables de morbilidad y mortalidad en todo el planeta y, constituye por sí sola el riesgo ambiental para la salud más importante a nivel mundial" (página 1).*
   >
   > *"3,7 millones de muertes al año asociadas a la contaminación atmosférica (en el exterior), lo que impone un elevado costo a las sociedades" (página 1).*
   >
   > *"Consciente de que la exposición, tanto breve como prolongada, a la contaminación del aire tiene un efecto negativo en la salud pública, y que el impacto de una exposición prolongada, o a niveles elevados de contaminación, es mucho mayor y provoca enfermedades crónicas tales como las enfermedades cardiovasculares y respiratorias, en particular neumopatías obstructivas crónicas, y también de que en el caso de muchos contaminantes, como las*

[21] Traducción del inglés: *"Air quality guidelines – global update 2005. Particulate matter, ozone, nitrogen dioxide and sulfur dioxide".*

[22] https://www.who.int/publications/i/item/WHO-SDE-PHE-OEH-06.02

[23] https://apps.who.int/gb/ebwha/pdf_files/WHA68/A68_R8-sp.pdf

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

partículas, la exposición prolongada incluso a niveles bajos (inferiores a los niveles propuestos en las directrices de la OMS sobre calidad del aire ambiente) puede tener efectos sanitarios adversos" (página 2);

"Observando que la contaminación del aire es una de las causas de las inequidades sanitarias a nivel mundial, que afectan en especial a las mujeres, los niños y las personas mayores, así como a las poblaciones de ingresos bajos, a menudo expuestas a elevados niveles de contaminación atmosférica" (página 2);

"Consciente de que la mayoría de los contaminantes del aire son resultado de actividades humanas identificadas como fuentes de contaminación del aire en las directrices de la OMS sobre contaminación ambiental…" (página 2);

"Consciente de que la promoción de la eficiencia energética y la ampliación del uso de energía limpia y renovable puede conllevar beneficios para la salud y el desarrollo sostenible, y subrayando que la asequibilidad de esa energía ayudará a maximizar esas oportunidades; (página 3);

"Reconociendo que, aunque muchas de las medidas más importantes y eficaces contra la contaminación del aire en el exterior y en espacios cerrados requieren la involucración y el liderazgo de los gobiernos nacionales y de las autoridades regionales y locales, las ciudades se ven particularmente afectadas por las consecuencias de la contaminación del aire, pero al mismo tiempo están bien situadas para promover actividades saludables en el ámbito urbano con el fin de reducir dicha contaminación y sus repercusiones sanitarias, y pueden desarrollar buenas prácticas, complementar y aplicar medidas nacionales (página 3);

"Consciente de que la promoción de una mejor calidad del aire es una cuestión prioritaria para proteger la salud y obtener beneficios indirectos para el clima, los servicios de los ecosistemas, la biodiversidad y la seguridad alimentaria" (página 4).

5. Mediante la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre se modificó la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, para regular las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro (artículo 23, DT 3ª y anexo III de la OMS y Plaza Elíptica (artículo 24 y anexo IV de la OMS), cuya regulación responde, conforme a lo previsto en los artículos 22 a 24 de la OMS para proteger la salud humana (y/o la salud pública) frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca, y agrava la contaminación ambiental urbana y proteger el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

6. En 2021 la Organización Mundial de la Salud ha actualizado las Directrices mundiales de la Organización Mundial de la Salud sobre la calidad del aire. Materia particulada (MP2,5 y MP10), ozono, dióxido de nitrógeno, dióxido de azufre y monóxido de carbono de 2021 [24] concluyendo que:

   "La contaminación atmosférica aumenta la morbilidad y la mortalidad por enfermedades cardiovasculares y respiratorias, y por cáncer de pulmón, y cada vez hay más pruebas de los efectos que tiene sobre otros sistemas de órganos. La carga de morbilidad resultante de la

[24] https://www.miteco.gob.es/content/dam/miteco/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/atmosfera-y-calidad-del-aire/guiaoms2021-spa_tcm30-530942.pdf

Información de Firmantes del Documento

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

MADRID

contaminación del aire también supone una importante carga económica. Como consecuencia, gobiernos de todo el mundo están tratando de mejorar la calidad del aire y de reducir la carga y los costos para la salud pública derivados de la contaminación atmosférica" (Resumen ejecutivo, página 1).

"La contaminación atmosférica aumenta la morbilidad y la mortalidad por enfermedades cardiovasculares y respiratorias, y por cáncer de pulmón, y cada vez hay más pruebas de los efectos que tiene sobre otros sistemas de órganos" (Resumen ejecutivo, página 1).

"Sobrepasar los niveles que figuran en las directrices sobre la calidad del aire está asociado a riesgos importantes para la salud pública" (Resumen ejecutivo, página 3).

7. Como señala la Organización Mundial de la Salud, en su publicación de 2021 "Guías mundiales de calidad del aire de la OMS" [25] de 2021 (traducción del inglés), el dióxidio de nitrógeno es un contaminante del aire que ocasiona graves perjuicios a la salud humana y al medio ambiente. [26]

8. Entre los estudios de la comunidad científica pueden destacarse dos estudios recientes: el proyecto europeo ICARIUS publicado en 2020 específico sobre las mejoras en salud pública derivadas de algunas de las principales medidas contempladas en el Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático de la ciudad de Madrid y el estudio de 2021 publicado por el ISGlobal relativo a la afección a la salud de las partículas PM2,5 y el dióxido de nitrógeno (NO2):

"En el marco del reciente proyecto europeo ICARUS se evaluó el impacto en la salud de medidas de control de la calidad del aire en nueve ciudades europeas, entre las que se encontraba Madrid. Este estudio cuantificó las posibles ganancias para la salud en términos de mortalidad prematura debido a los cambios en la calidad del aire que se lograrían con la

[25] *"HHO global air quality guidelines":* https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/345329/9789240034228-eng.pdf?sequence=1

[26] Traducido del original redactado en idioma inglés:

"Existen muchas especies químicas de óxidos de nitrógeno, pero la especie contaminante del aire que más interesa desde el punto de vista de la salud humana es el dióxido de nitrógeno. El dióxido de nitrógeno es un gas de color marrón rojizo con un olor característico y acre. El óxido nítrico produce espontáneamente el dióxido al exponerse al aire. El gas de dióxido de nitrógeno es un fuerte oxidante y reacciona con el agua para formar ácido nítrico y óxido nítrico.

El dióxido de nitrógeno es un gas traza atmosférico importante no solo por sus efectos sobre la salud, sino también porque:
(a) absorbe la radiación solar visible y contribuye al deterioro de la visibilidad atmosférica;
(b) absorbe la radiación visible y puede desempeñar un papel directo en el cambio climático global;
(c) junto con el óxido nítrico, es un regulador principal de la capacidad oxidante de la troposfera libre, al controlar la acumulación y el destino de especies radicalarias, incluidos los radicales hidroxilo; y
(d) desempeña un papel crítico en la determinación de las concentraciones de ozono en la troposfera, ya que la fotólisis del dióxido de nitrógeno es el único iniciador clave de la formación fotoquímica de ozono, tanto en atmósferas contaminadas como no contaminadas." (US EPA, 1993, 1995". (página 111).

"El dióxido de nitrógeno está sujeto a amplias transformaciones atmosféricas adicionales que conducen a la formación de fuertes oxidantes que participan en la conversión del dióxido de nitrógeno en ácido nítrico y del dióxido de azufre en ácido sulfúrico, y en sus posteriores transformaciones en sales de neutralización amónicas.
Así, a través de la secuencia de reacciones fotoquímicas iniciadas por la activación del dióxido de nitrógeno inducida por la radiación solar, los contaminantes recién generados constituyen una fuente importante de partículas orgánicas, de nitratos y de sulfatos, que actualmente se miden como PM_{10} o $PM_{2.5}$.
Por estas razones, el dióxido de nitrógeno es un precursor clave de una serie de contaminantes secundarios cuyos efectos sobre la salud humana están bien documentados" (WHO Regional Office for Europe, 2006)" (página 112).

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

implementación completa de las medidas del Plan A en la ciudad de Madrid. A nivel de toda la ciudad, el mayor impacto positivo en la salud fue atribuible a la reducción esperada de los niveles de concentración de NO2. La mejora en la calidad del aire a largo plazo podría posponer anualmente hasta 88 (0,4%) y 519 (2%) muertes prematuras por la reducción de PM2,5 y NO2, respectivamente. El estudio concluye que la implementación efectiva de medidas de control de la calidad en aire en la ciudad de Madrid provocaría una disminución apreciable en las concentraciones de contaminantes del aire relacionados con el tráfico y, a su vez, conduciría a importantes beneficios relacionados con la salud" (página 6)." [27]

"Un reciente estudio publicado por el ISGlobal muestra las ciudades europeas con mayor mortalidad prematura relacionada con la contaminación del aire. Los resultados globales indican que, si todas las ciudades analizadas fuesen capaces de cumplir con los niveles de PM2,5 y NO2 recomendados por la OMS, se podrían evitar 51.000 y 900 muertes prematuras cada año, respectivamente. Los resultados señalan a Madrid como la ciudad estudiada con un porcentaje mayor de mortalidad prematura atribuible a la exposición al NO2" (página 6). [28]

9. Entre las evidencias científicas de la relación entre la contaminación ambiental y la salud pública destacan los siguientes hechos:

   a. Según establece la Organización Mundial de la Salud en 2016 se produjeron en el mundo un total de 4,2 millones de muertes prematuras atribuibles a la exposición a contaminantes ambientales. Se estima que ese mismo año un 91% de la población mundial residía de manera habitual en lugares que no cumplían las recomendaciones de calidad del aire de la OMS. [29]

   b. La Agencia Europea del Medio Ambiente (AEMA), en su informe "El medio ambiente de Europa 2015: la prosperidad futura depende de avances más audaces en políticas, conocimiento, inversiones e innovación" (título traducido del idioma inglés) de 2015, computa 430.000 muertes prematuras atribuidas a la exposición a PM2,5, mientras que al ruido ambiental se le atribuye al menos 10.000 muertes prematuras anuales por patología cardiaca en Europa. [30]

   c. Según el último informe de la Agencia Europea de Medio Ambiente (2020), en 2018 la exposición prolongada a PM2,5 en Europa (incluidos 41 países) fue responsable de

[27] "Evaluación del impacto en la salud de la implementación del plan de calidad del aire de la ciudad de Madrid en 2020" (título traducido del idioma inglés). Izquierdo R et al (2020). Health impact assessment by the implementation of Madrid City air-quality plan in 2020. Environmental Research. Volume 183, April 2020, 109021. https://doi.org/10.1016/j.envres.2019.109021

[28] "Mortalidad prematura debida a la contaminación del aire en las ciudades europeas; una evaluación del impacto de la enfermedad en zonas urbanas" (título traducido del idioma inglés). Khomenko S, et al (2021) Premature mortality due to air pollution in European cities; an Urban Burden of Disease Assessment. The Lancet Planetary Health, 2021. https://doi.org/10.1016/S2542-5196(20)30272-2

[29] "Contaminación atmosférica ambiental: una evaluación global de la exposición y la carga de la enfermedad " (título traducido del idioma inglés). WHO | Ambient air pollution: A global assessment of exposure and burden of disease [Internet]. WHO. 2016. http://www.who.int/phe/publications/air-pollution-global-assessment/en/

[30] *"Europe's environment 2015: Future prosperity depends on bolder steps in policy, knowledge, investments and innovation"* https://www.eea.europa.eu/media/newsreleases/future-prosperity-depends-on-bolder

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

aproximadamente 417.000 muertes prematuras, de las cuales alrededor de 379.000 se produjeron en la UE-28. [31]

d. La contaminación atmosférica es responsable del 6% del total de mortalidad siendo su origen el tráfico rodado en la mitad de los casos. [32]

e. La exposición a largo plazo de la población a la contaminación atmosférica aumenta el riesgo de enfermedades cardiovasculares y respiratorias, estimándose en 2015 una pérdida de esperanza de vida de 2,9 años de vida. [33]

10. La protección de la salud pública frente a las consecuencias negativas sobre la salud humana derivadas de la exposición a niveles de dióxido de nitrógeno superiores a los valores límite establecidos es uno de los objetivos fundamentales de las sucesivas Directiva comunitarias en materia de calidad del aire, actualmente regulados en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA). La regulación comunitaria ha sido transpuesta en la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

11. La Agencia Europea de Medio Ambiente es el organismo europeo competente en la evaluación y el seguimiento del medio ambiente de los Estados de la Unión Europea, incluyendo la competencia de análisis y seguimiento de la calidad del aire y la exposición por los ciudadanos a contaminantes como el dióxido de nitrógeno para su evaluación por la Comisión Europea.

    La Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) advierte anualmente del negativo impacto sobre la salud de la población europea derivado de la contaminación en la salud, particularmente en zonas urbanas, especialmente por su exposición a elevados niveles de NO_2, junto con las partículas en suspensión (PM) y el ozono troposférico.

    La AEMA destaca que la contaminación ambiental derivada del dióxido de nitrógeno no solo ocasiona un impacto significativo sobre la salud de los ciudadanos europeos que viven en las áreas urbanas, sino que tiene también impactos económicos considerables en forma de reducción de esperanza de vida, incremento de los costes sanitarios y reducción de la productividad.

    En sus informes de 2015 (página 9), 2016 (página 9), 2017 (página 9) y 2018 (página 8) la Agencia Europea de Medio Ambiente concluye (traducción del idioma inglés) que:

[31] "Calidad del aire en Europa. Informe 2020" (título traducido del idioma inglés). Air quality in Europe — 2020 report. https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2020-report

[32] "Impacto en la salud pública de la contaminación atmosférica exterior y relacionada con el tráfico: una evaluación europea" (título traducido del idioma inglés). Public-health impact of outdoor and traffic-related air pollution: a European assessment Künzli, N et al., The Lancet, Volume 356 , Issue 9232 , 795 – 801. http://dx.doi.org/10.1016/S0140-6736(00)02653-2

[33] "Pérdida de esperanza de vida por la contaminación del aire en comparación con otros factores de riesgo: una perspectiva mundial" (título traducido del idioma inglés). Loss of life expectancy from air pollution compared to other risk factors: a worldwide perspectivejavascript; Lelieved J. et al (2020) Cardiovascular Research, Volume 116, Issue 11, 1 September 2020, Pages 1910–1917. https://doi.org/10.1093/cvr/cvaa025

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

> *"La contaminación del aire sigue teniendo importantes repercusiones en la salud de los europeos, especialmente en las zonas urbanas. También tiene un considerable impacto económico, ya que acorta la esperanza de vida, aumenta los costos médicos y reduce la productividad debido a la pérdida de días laborales en toda la economía".*
>
> *Air pollution continues to have significant impacts on the health of Europeans, particularly in urban areas. It also has considerable economic impacts, cutting lives short, increasing medical costs and reducing productivity through working days lost across the economy."*

Por su parte, en sus informes de 2019 (página 8) y 2020 (página 7) la Agencia Europea de Medio Ambiente concluye (traducción del idioma inglés) que:

> *"La contaminación del aire sigue teniendo importantes repercusiones en la salud de la población europea, especialmente en las zonas urbanas. Los contaminantes más graves de Europa, en términos de daño para la salud humana, son las partículas en suspensión (PM), el dióxido de nitrógeno (NO_2) y el ozono troposférico (O_3).*
>
> *Algunos grupos de población se ven más afectados por la contaminación del aire que otros, ya sea porque están más expuestos o porque son más vulnerables a los riesgos ambientales. Los grupos socioeconómicos más bajos tienden a estar más expuestos a la contaminación atmosférica, mientras que las personas mayores, los niños y quienes padecen enfermedades preexistentes son más vulnerables.*
>
> *La contaminación del aire también tiene un considerable impacto económico, ya que acorta la esperanza de vida, incrementa los costos médicos y reduce la productividad debido a la pérdida de días laborales en toda la economía."*

A continuación se exponen los datos sobre muertes prematuras como consecuencia de la exposición a dióxido de nitrógeno (NO_2) oficialmente publicados por la Agencia Europea de Medio Ambiente, extraídos de sus informes anuales *"Air quality in Europe":*

AÑO INFORME	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**
AÑO DATOS	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2018**	**2019**
ESPAÑA	5.900	4.280	6.740	8.900	7.700	6.800	6.250
UE -28	72.000	68.000	75.000	76.000	68.000	54.000	40.400

Tabla 8. Muertes prematuras atribuibles a la exposición de NO2:

Los datos sobre mortalidad prematura se incluyeron por primera vez en el informe de 2015.
Las cifras correspondientes al año 2017 no aparecen recogidas en la tabla ya que, hasta el 2019 los informes recogían los datos por muertes prematuras sucedidas 3 años antes de la emisión del mismo, pero el informe del año 2020 recoge los datos correspondientes a 2 años antes.

Los informes de la AEMA solo recogen los datos oficiales sobre mortalidad prematura, pero no incluyen los datos sobre morbilidad, enfermedades y reducción de la esperanza de vida que pueden encontrarse en investigaciones científicas.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

A continuación, se indica donde se encuentra recogida la información que ha dado lugar a la tabla anterior:

- **Informe 2015:**
  Calidad del aire en Europa 2015, Muertes prematuras atribuibles a la exposición a PM2.5, O_3 y NO_2 en 2012 en 40 países europeos y en la EU-28, página 44: Tabla 9.2, (traducido del título en inglés: "Air quality in Europe — 2015 report".

- **Informe 2016:**
  Calidad del aire en Europa 2016., página 60: Tabla 10.1, (traducido del título en inglés: "Air quality in Europe — 2016 report".

- **Informe 2017:**
  Calidad del aire en Europa 2017. Muertes prematuras atribuibles a la exposición a PM2.5, NO_2 y O_3 en 41 países europeos y en la EU-28 (2014), página 57: Table 10.1, (traducido del título en inglés: "Air quality in Europe — 2017 report".

- **Informe 2018:**
- Calidad del aire en Europa 2018. Muertes prematuras atribuibles a la exposición a PM2.5, NO_2 y O_3 en 41 países europeos y en la EU-28 (2015), página 64: Tabla 10.1, (traducido del título en inglés: "Air quality in Europe — 2018 report".

- **Informe 2019:**
- Calidad del aire en Europa 2019. Muertes prematuras atribuibles a la exposición a PM2.5, NO_2 y O_3 en 41 países europeos y en la EU-28 (2016), página 68: Tabla 10.1 (traducido del título en inglés: "Air quality in Europe — 2019 report".

- **Informe 2020:**
  Calidad del aire en Europa 2020. Muertes prematuras atribuibles a la exposición a PM2.5, NO_2 y O_3 en 41 países europeos y en la EU-28 (2018), página 108: Tabla 10.1, (traducido del título en inglés: "Air quality in Europe — 2020 report".

- **Informe 2021:**
- Calidad del aire en Europa 2021. Impacto en la salud de la contaminación del aire en Europa, 2021 – Agencia Europea del Medio Ambiente España – Ficha informativa nacional sobre la contaminación del aire 2020 (traducido del título en inglés: "Air quality in Europe — 2021 report". [34]

En el siguiente enlace se pueden descargar todos los informes publicados:

https://www.eea.europa.eu/publications#c7=en&c11=5&c14=air-quality-reports&c12=&b_start=0

12. Como destaca el Informe SAM16/25 de Madrid Salud, de 23 de junio de 2025, incorporado como ANEXO 1 a esta MAIN:

[34]Air quality in Europe 2021. Health impacts of air pollution in Europe, 2021. Published 15 Nov 2021. Last modified 14 May 2025. https://www.eea.europa.eu/themes/air/country-fact-sheets/2020-country-fact-sheets/spain

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Contaminación atmosférica y mortalidad

"El impacto en salud de la contaminación atmosférica puede ser cuantificado y expresado en términos de mortalidad prematura y morbilidad atribuible" (página 13).

Área	AÑO	Muertes prematuras atribuibles a $PM_{2.5}$	Muertes prematuras atribuibles a NO_2	Muertes prematuras atribuibles a O_3
España	2018	23.000	6.800	1.800
EU-27		379.000	54.000	19.400
España	2019	23.300	6.250	1.820
EU-27		307.000	40.400	16.800

Tabla 9. Muertes prematuras atribuibles a la contaminación atmosférica

Contaminación atmosférica y cáncer

"La contaminación atmosférica en su conjunto, así como las partículas en suspensión de manera aislada, han sido clasificadas como carcinogénicos humanos (Grupo 1A IARC).

La presencia de material particulado PM2.5, PM10, NO2 y NOx impacta sustancialmente el riesgo de desarrollar cáncer. Estos contaminantes del aire ambiente presentan efectos casuales significativos en el riesgo de 14 tipos de cáncer" (pagina 14).

Contaminación atmosférica y patología respiratoria:

"En numerosos estudios científicos ha sido descrito que la exposición a contaminantes atmosféricos, en especial material particulado, ozono y dióxido de nitrógeno, puede inducir a la aparición de asma y/o exacerbar los episodios de esta patología respiratoria:

La contaminación atmosférica es responsable de 25.000 casos de bronquitis en adultos y 290.000 episodios de bronquitis en niños y de más de 0.5 millones de ataques de asma." (página 15).

"Informes más recientes redundan en que la contaminación del aire, tanto exterior como interior, es un factor de riesgo importante para las enfermedades respiratorias. La EPOC es la causa más común de muertes respiratorias prevenibles y la mayor carga de morbilidad atribuible a la exposición a la contaminación atmosférica, seguida del asma (AEMA, 2023a).

Mientras que la EPOC tiene una alta carga en términos de mortalidad y morbilidad prematuras, incluida la calidad de vida, la carga de enfermedad del asma está relacionada en gran medida con su impacto en la morbilidad y la calidad de vida" (página 16).

Contaminación atmosférica y enfermedad cardiovascular (páginas 16 y 17:

"La exposición a la contaminación atmosférica (especialmente PM2,5) procedente del tráfico incrementa el riesgo de infarto agudo de miocardio, en especial en épocas cálidas. Existe una fuerte evidencia científica que relaciona la exposición a elevadas concentraciones de partículas en suspensión en la población mayor con un aumento de ingresos hospitalarios y muerte" (página 16).

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Diversos estudios realizados por investigadores de la Escuela Nacional de Sanidad, Instituto de Salud Carlos III, concluyen que la concentración de PM2,5 es un importante factor de riesgo para la mortalidad diaria por causa circulatoria y causa respiratoria en Madrid, en especial en mayores de 75 años.

La contaminación atmosférica es el factor de riesgo cardiovascular ambiental más importante, siendo las PM2,5 el contaminante atmosférico más estudiado. Tanto la exposición a corto como a largo plazo a los contaminantes atmosféricos puede aumentar la morbilidad y mortalidad relacionadas con las enfermedades cardiovasculares, a menudo actuando de forma sinérgica con otros factores de riesgo de estas patologías.

Mas recientemente, el estudio Global Burden of Disease (GBD) [35] estima que la contaminación atmosférica fue responsable de 9 millones de muertes en todo el mundo en 2019, el 61,9% de las cuales se debieron a enfermedades cardiovasculares, incluida la cardiopatía isquémica (31,7%) y el accidente cerebrovascular (27,7%)".

13. La Organización Mundial de la Salud destaca en sus "Directrices mundiales de la OMS sobre la calidad del aire. Materia particulada (MP2,5 y MP10), ozono, dióxido de nitrógeno, dióxido de azufre y monóxido de carbono. Resumen ejecutivo" de 2021, que: [36]

    "La carga de morbilidad resultante de la contaminación del aire también supone una importante carga económica. Como consecuencia, gobiernos de todo el mundo están tratando de mejorar la calidad del aire y de reducir la carga y los costos para la salud pública derivados de la contaminación atmosférica" (Resumen ejecutivo, página 1)".

    "La contaminación atmosférica aumenta la morbilidad y la mortalidad por enfermedades cardiovasculares y respiratorias, y por cáncer de pulmón, y cada vez hay más pruebas de los efectos que tiene sobre otros sistemas de órganos. La carga de morbilidad resultante de la contaminación del aire también supone una importante carga económica. Como consecuencia, gobiernos de todo el mundo están tratando de mejorar la calidad del aire y de reducir la carga y los costos para la salud pública derivados de la contaminación atmosférica" (Resumen ejecutivo, página 1).

    "La contaminación atmosférica aumenta la morbilidad y la mortalidad por enfermedades cardiovasculares y respiratorias, y por cáncer de pulmón, y cada vez hay más pruebas de los efectos que tiene sobre otros sistemas de órganos" (Resumen ejecutivo, página 1).

    "Sobrepasar los niveles que figuran en las directrices sobre la calidad del aire está asociado a riesgos importantes para la salud pública" (Resumen ejecutivo, página 3).

14. Por tanto, la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos contenidos en el proyecto de ordenanza **se basa la evidencia empírica disponible**, **el criterio de los expertos y las autoridades de la Organización Mundial de la Salud, de las instituciones comunitarias y nacionales** (Agencia Europea de Medio Ambienta., Agencia Española de Medio Ambiente, Instituto Carlos III), aprovechando la opinión de expertos independientes y analizando las experiencias y mejores prácticas comunitarias e internacionales.

[35] Traducción al español: "Carga global de la enfermedad".

[36] https://www.miteco.gob.es/content/dam/miteco/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/atmosfera-y-calidad-del-aire/guiaoms2021-spa_tcm30-530942.pdf

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

4.2.2.4.2 Necesidad de dar cumplimiento a los valores límite de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno.

Como acredita el Estudio para la cuantificación de la contribución de fuentes a los niveles de calidad del aire en el municipio de Madrid realizado por la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de la Universidad Politécnica de Madrid (UPM), **el tráfico rodado (SNAP 07), que representa el 74,4% de las fuentes locales, es el único sector relevante sobre el que el Ayuntamiento tiene competencia para intervenir y es el sector cuya intervención puede permite una reducción significativa** de las emisiones NOx si se adoptan medias restrictivas de circulación de vehículos a motor que empleen energías fósiles, siendo **la única forma de lograr la reducción de NOx necesaria para alcanzar los valores límite de NO_2** en los términos de la Directiva 2008/50/CE.

El Estudio para la cuantificación de la contribución de fuentes a los niveles de calidad del aire en el municipio de Madrid, realizado por la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de la Universidad Politécnica de Madrid (UPM), para la fundamentación técnica que sirvió de base a la elaboración del Plan A de Cambio Climático y Transición Energética, y que permite determinar cuáles son los aportes, tanto desde el punto de vista sectorial como geográfico a la concentración de contaminantes, en particular de NO_2, acredita que:

a) el tráfico rodado (SNAP 07) que representa el 74,4% de las fuentes locales de NO_2;
b) el tráfico rodado (SNAP 07) es el único sector relevante sobre el que el Ayuntamiento tiene competencia para intervenir, dado que el Ayuntamiento de madrod no tiene competencias sobre las emisiones de las emsiones del aropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas;
c) el tráfico rodado (SNAP 07) es el único sector respecto al que el Ayuntamiento de Madrid puede *"aplicar medidas de reducción de emisiones más eficaces"* para combatir las emisiones de contaminantes en la fuente, tal y como exige el cpnsiderrando 2 de la Directiva 2008/50/CE;
d) el tráfico rodado (SNAP 07) es el único sector cuya intervención puede permite si se adoptan medias restrictivas de circulación de vehículos a motor que empleen energías fósiles, dado que las emisiones del tráfico rodado contribuyen más del doble al NO_2 en aire ambiente en comparación con las emisiones del sector "Residencial, comercial e institucional o RCI";
d) intervenir en el sector del tráfico rodado (SNAP 07) es la única forma de lograr la reducción de NOx necesaria para alcanzar los valores límite anual y horario de NO_2 en los términos de la Directiva 2008/50/CE y la legislación estatal de caliadd del aire.

El análisis de la contribución de fuentes para determinar el origen de las inmisiones (NO2) concluye que **el tráfico rodado (SNAP 07), que representa el 74,4% de las fuentes locales, es el único sector relevante sobre el que el Ayuntamiento tiene competencia para intervenir y es el sector cuya intervención puede permite una reducción significativa** de las emisiones NOx si se adoptan medias restrictivas de circulación de vehículos a motor que empleen energías fósiles, siendo **la única forma de lograr la reducción de NOx necesaria para alcanzar los valores límite de NO_2** en los términos de la Directiva 2008/50/CE.

Mediante la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre se modificó la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, para regular las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro (artículo 23, DT 3ª y anexo III de la OMS y Plaza Elíptica (artículo 24 y anexo IV de la OMS), cuya regulación responde, conforme a lo previsto en los artículos 22 a 24 de la OMS para proteger la salud humana (y/o la salud pública) frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca, y agrava la contaminación ambiental urbana y proteger el medio ambiente, frente a la contaminación, y se **posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE,** de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, **la Ley**

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

34/2007, de 15 de noviembre, **de Calidad del Aire** y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

Tras analizar todas las alternativas, se observa que la mejor opción para, como mínimo, mantener el cumplimiento, y no incumplir en la estación de vigilancia de la calidad del aire de Plaza del Carmen, de los "Valores límite para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 11 de diciembre de 2026" para el dióxido de nitrógeno, regulados en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, que mantiene los valores límite de la Directiva 2008/50/CE, y mejorar la calidad del aire para avanzar progresiva y proporcionalmente hacia el cumplimiento de los valores límite para dicho contaminante del "Cuadro 1. Valores límite para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 1 de enero de 2030", en el sector del tráfico rodado, considerando:

1º. las reducciones de las emisiones de NOx de los últimos años han permitido el cumplimiento desde el 2022 del valor límite anual de dióxido de nitrógeno (40 µg/m³);

2º. los resultados obtenidos de las simulaciones analizadas;

3º. La limitación de la circulación de los vehículos industriales "B" en la ZBEDEP Distrito Centro son medidas en vigor que no han afectado económica ni socialmente, ni al distrito en el que se ubican, ni a la ciudad en su conjunto, como se puede comprobar analizando la evolución de los distintos indicadores económicos desde su puesta en marcha.

Por todo lo anterior, **resulta necesario la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica**, en los términos contenidos en el Proyecto de ordenanza, **para mantener el cumplimiento y para no incumplir los valores límite de dióxido de nitrógeno** para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 11 de diciembre de 2026 **regulados en Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881 para el año 2026**, en las estaciones de vigilancia de la calidad del aire de Plaza del Carmen y de Plaza Elíptica, **así como** para lograr una reducción inmediata de las emisiones contaminantes del tráfico rodado de forma que, junto con las medidas adicionales que se recogen en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, pueda **avanzar**se **en el cumplimiento de los valores límite** de dióxido de nitrógeno para la protección de la salud humana **que deberán cumplirse, a más tardar, el 1 de enero de 2030, regulados en Cuadro 1 de la Sección 1 del Anexo I de la citada Directiva 2024/2881 para el año 2030**.

4.2.2.4.3 Necesidad de dar cumplimiento a la obligación legal de implantar zonas de bajas emisiones, exigida por la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

1. La regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos contenidos en el proyecto de ordenanza responde a la obligación legal estatal de regular e implementar zonas de bajas emisiones exigida por el artículo el artículo 14.3.a) de la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética a los municipios de más de 50.000 habitantes.

   Por tanto, la regulación e implementación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica responde al cumplimiento de una obligación legalmente establecida desde mayo de 2021, especial y específicamente para lograr la mejora de la calidad del aire en lo relativo al cumplimiento de los

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

"Valores límite para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 11 de diciembre de 2026" para el dióxido de nitrógeno regulados en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, así como para avanzar hacia el cumplimiento de los "Valores límite para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 1 de enero de 2030" para el dióxido de nitrógeno, regulados en el Cuadro 1 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881.

2. El artículo 14.3 de la citada Ley 7/2001 de cambio climático define las zonas de bajas emisiones en reducción como: *"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".*

3. **Coordinación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica con los instrumentos de calidad del aire.**

    a. El mismo artículo 14.3 de la Ley 7/2001 de cambio climático, que regula el concepto de ZBE, establece la obligada coherencia de los planes de movilidad sostenible 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.

    b. En este sentido es preciso destacar que el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal estatal de regular e implementar zonas de bajas emisiones, prevista en el artículo 14.3 de la citada Ley 7/2001 de cambio climático y el Real Decreto 1052/2022, mediante la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica con la finalidad expresa y específica de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano mediante la mejora de la calidad del aire, para resolver el incumplimiento de los niveles máximo de inmisión en dióxido de nitrógeno establecidos por la normativa comunitaria y estatal: la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, de 23 de octubre de 2024, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, los artículos 5.3, 16.4 y 18.2 de la Ley 34/2007 de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (RCA), que regula la gestión y evaluación de la calidad del aire con la finalidad de evitar, prevenir y reducir los efectos nocivos de los contaminantes atmosféricos sobre la salud humana y el medio ambiente.

    c. La Directiva 2088/50/CE, de 21 de mayo, de Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, que se aplicó en la aprobación de la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la OMS, dispone en su artículo 22 que los Estados miembros habrán de elaborar planes y programas dirigidos a contener y disminuir los valores límite de aquellos contaminantes presentes en determinadas áreas o aglomeraciones urbanas.

    d. Conforme a lo previsto en el artículo 22 en relación con la sección B.3 del anexo XV en la información que debe incluirse en los planes de calidad del aire locales, regionales o nacionales de mejora de la calidad del aire ambiente deben incluirse las "Medidas destinadas a limitar las emisiones procedentes de transporte mediante la planificación y la

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

gestión de tráfico", entre las que la Directiva incluye expresamente "el establecimiento de zonas de bajas emisiones".

e. Por su parte, la Directiva 2024/2881, de 23 de octubre de 2024, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa (DOUE de 20 de noviembre de 2024) dispone en su artículo 19 que los Estados miembros habrán de elaborar planes y programas dirigidos a contener y disminuir los valores límite de aquellos contaminantes presentes en determinadas áreas o aglomeraciones urbanas.

f. Conforme a lo previsto en el artículo 19 en relación con la sección B.2.g).iv) del anexo "VIII. Información que deberá incluirse en los planes de calidad del aire y las hojas de ruta de calidad del aire para la mejora de la calidad del aire ambiente, sobre la "Lista indicativa de medidas de reducción de la contaminación atmosférica", entre las *"medidas destinadas a limitar las emisiones procedentes del transporte mediante la planificación urbana y la gestión del tráfico", "el establecimiento de sistemas de restricciones de acceso urbano a los vehículos, incluidas las zonas de bajas emisiones y las zonas cero emisiones".*

g. El proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal estatal de regular e implementar de zonas de bajas emisiones prevista en el artículo 14.3 de la citada Ley 7/2001 de cambio climático y el Real Decreto 1052/2022, mediante la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, de forma coherente con el objeto de implementar las obligaciones derivadas de los instrumentos de planificación en materia de calidad del aire. En este sentido debe señalarse que la regulación e implementación de zonas de bajas emisiones es una obligación expresamente recogida en:

   i. El Plan Nacional de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera 2013-2016 37 del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente (páginas 105, 135 y 136).

   ii. La "Estrategia de calidad del aire y cambio climático de la Comunidad de Madrid 2013-2020. Plan Azul+",[38] aprobada mediante Orden 665/2014, de 3 de abril, del Consejero de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid (BOCM nº. 97 de 25 de abril). [39]

   iii. el "Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático (Plan A)" 40 del Ayuntamiento de Madrid, aprobado definitivamente mediante Acuerdo de 21 de septiembre de 2017, de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid (BOAM nº. 7.999, de 26 de septiembre), [41] recoge como la medida nº 1 la regulación de una ZBE

[37] https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/atmosfera-y-calidad-del-aire/calidad-del-aire/planes-mejora/Plan_Aire.aspx
[38] https://www.comunidad.madrid/transparencia/informacion-institucional/planes-programas/estrategia-calidad-del-aire-y-cambio-climatico-comunidad
[39] https://www.comunidad.madrid/transparencia/sites/default/files/plan/document/524_192_cm_o_665_2014_estrategia_0.pdf
[40] https://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/Sostenibilidad/CalidadAire/Ficheros/PlanACalidadAire2019.pdf
[41] https://transparencia.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/Sostenibilidad/CalidadAire/PlanA/Ficheros/BOAM7999_2039.pdf

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

iv. El "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360", [42] presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos contenidos en el Proyecto normativo no solo es plenamente coherente, sino que responde expresamente al desarrollo normativo de medidas para la reducción de la contaminación por dióxido de nitrógeno mediante la reducción de las emisiones derivadas del tráfico rodado analizadas y propuestas previamente en el Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático y la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

4. **Coordinación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica con los instrumentos de planificación de la movilidad urbana.**

   De forma coherente con los instrumentos de planificación en materia de calidad del aire, con carácter previo a la redacción del Proyecto de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, se ha redactado, sometido a información pública, aprobado y publicado oficial y electrónicamente el Plan de Movilidad Urbana Madrid 360, que contempla expresamente las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica para resolver, respectivamente, los problemas de contaminación ambiental y de elevadísima demanda de uso del centro de la ciudad (Distrito Centro), y reducir sustancialmente las emisiones en la zona que tradicionalmente ha experimentado mayores niveles de contaminación del aire por dióxido de nitrógeno (Plaza Elíptica).

5. **Coordinación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica con el Proyecto de las ZBEDEP Distrito centro y Plaza Elíptica.**

   El Proyecto de ordenanza es coherente con el Proyecto de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica redactado con los contenidos exigidos por el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, que ha sido sometido a información pública, en los términos previstos en el artículo 11 del citado Real Decreto 1052/2022, de forma previa a que se eleve a aprobación el Proyecto de ordenanza y que se incorpora como ANEXO a la presente MAIN.

   El referido Proyecto de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica es plenamente coherente con los instrumentos de calidad del aire (el "Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático (Plan A)" 43 y el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" 44) y con el Plan de Movilidad Urbana Sostenible Madrid 360.

   Conclusión: la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos contenidos en el Proyecto normativo, es plenamente coherente con los instrumentos de planificación de la calidad del aire y de la movilidad urbana sostenible, así como con el proyecto de las ZBEDEP exigido por el reglamento que regula las ZBE.

[42] https://transparencia.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/UDCMedios/noticias/2019/09%20septiembre/30Lunes/Notasprensa/Presentaci%C3%B3n%20Madrid%20360/ficheros/Avance-Estrategia-Sostenibilidad-Ambiental-Madrid-360.pdf

[43] https://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/Sostenibilidad/CalidadAire/Ficheros/PlanACalidadAire2019.pdf

[44] https://transparencia.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/UDCMedios/noticias/2019/09%20septiembre/30Lunes/Notasprensa/Presentaci%C3%B3n%20Madrid%20360/ficheros/Avance-Estrategia-Sostenibilidad-Ambiental-Madrid-360.pdf

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

El proyecto normativo parte del análisis previo realizado en la elaboración del Proyecto de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, que se incorpora como ANEXO a esta MAIN. Dicho Proyecto de las ZBEDEP es, también, plenamente coherente con:

a. Los instrumentos de planificación en materia de calidad del aire: el Plan A de Cambio Climático y Transición Energética que contempla la regulación de un área cero emisiones en el centro de la ciudad y la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes (los vehículos con clasificación ambiental para los que el Estado no ha creado una distintivo ambiental) y con la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, que contempla la regulación de zonas de bajas emisiones específicas en el Distrito Centro y en Plaza Elíptica para resolver, respectivamente, los problemas de contaminación ambiental y de elevadísima demanda de uso del centro de la ciudad (Distrito Centro), y reducir sustancialmente las emisiones en la zona que tradicionalmente ha experimentado mayores niveles de contaminación del aire por dióxido de nitrógeno (Plaza Elíptica).

b. El Plan de Movilidad Urbana Sostenible Madrid 360, que contempla expresamente la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

c. El Proyecto de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, que se incorpora como ANEXO a esta MAIN, dando con ello cumplimiento a lo previsto en el artículo 14.3 de la Ley de cambio climático en relación con el artículo del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

6. **La mitigación del cambio climático como un objetivo subordinado a los objetivos de protección del derecho fundamental a la vida y de los derechos constitucionales a la protección de la salud y a disfrutar un medio ambiente urbano adecuado para el desarrollo de la persona.**

a. La Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02) en los términos establecidos en el Acuerdo de París adoptado el 12 de diciembre de 2015 en la 21.ª Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el «Boletín Oficial del Estado» el 2 de febrero de 2017 para mantener el incremento de la temperatura media global por debajo de los 2 ºC respecto a los niveles preindustriales e, incluso si es posible, por debajo de 1,5 ºC; así como aumentar la capacidad de adaptación a los efectos adversos del cambio climático y promover la resiliencia.

b. Pese a que la Ley de cambio climático hace referencia a la finalidad de las ZBE como instrumentos tanto para la mejora de la calidad del aire, como para la mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero para la lucha contra el cabio climático, toda la regulación de las ZBE de la ciudad de Madrid se ha orientado fundamental y primordialmente a resolver los problemas de calidad del aire respecto al dióxido de nitrógeno.

A esta finalidad respondió la regulación de la ZBE Madrid Central creada y regulada mediante la redacción original de la OMS de 5 de octubre de 2018 mientras estuvo en vigor, y a dicha finalidad, proteger la salud human y el medio ambiente urbano mediante la mejora significativa de la calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, responde la

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

vigente a día de redacción de esta MAIN regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

c. El Proyecto normativo mantiene la misma jerarquía de objetivos, que se logran mediante las restricciones a la circulación de los vehículos atendiendo a su clasificación ambiental, especialmente de los vehículos más contaminantes: en primer lugar, proteger al salud pública y la salud humana; en segundo lugar cumplir la normativa de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno; en tercer lugar, proteger el medio ambiente urbano, que incluye la mejora del aire (otros contaminantes) y la reducción de la contaminación acústica; y en cuarto lugar, la mitigación de los gases de efecto invernadero. Los objetivos tercero y cuarto son absolutamente secundarios y complementarios de los objetivos primero y segundo, en la medida en que no se consideran a la hora de determinar la necesidad, racionalidad y proporcionalidad de la regulación, sino solo al objeto de valorar el impacto que la regulación propuesta por el Proyecto de ordenanza tiene en materia de mejora general de la calidad del aire (al margen del dióxido de nitrógeno) y en materia de contaminación acústica, así como en materia de mitigación del cambio climático.

d. Por todo ello, el proyecto normativo responde a la necesidad de proteger el derecho a la vida y la integridad física, el derecho a la salud y al medio ambiente mediante el cumplimiento de los valores límite para la protección de la salud humana respecto al dióxido de nitrógeno del Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, al tiempo que contribuye al cumplimiento del objetivo de mitigación del cambio climático, dando cumplimiento a lo previsto en los apartados a) y b) del artículo 3.1 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

   De forma que el Proyecto normativo producirá efectos positivos en cuanto a la mejora de la calidad del aire de otros contaminantes, como las partículas, reducirá la contaminación acústica provocada por el tráfico rodado y mitigará las emisiones de gases de efecto invernadero (CO2) que coadyuvará a que no se produzca un mayor incremento de la temperatura, pero todos esos efectos se producirán con el alcance que determina la necesidad de cumplimiento de las razones imperiosas de interés general de protección del derecho a la viuda y la integridad física, de protección de la salud pública y del derecho constitucional a la salud y de garantía de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, en la medida en que resulta necesario reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno necesarias para mantener el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno del Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881 de calidad del aire.

7. **Por tanto, el proyecto normativo contempla la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica,** mediante la modificación que el proyecto normativo pretende dar a los artículos 22 a 24, y los anexos III y IV de la OMS:

   a. Con el objeto de proteger el derecho fundamental a la vida y la integridad física, garantizar la salud pública, proteger los derechos constitucionales a la salud y el medio ambiente urbano, mediante la mejora de la calidad del aire en cumplimiento de la Directiva 2024/2881 relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007 de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

b. Con la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica se da, asimismo, cumplimiento al artículo 14.3.a) de la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, que contempla las zonas de bajas emisiones como instrumentos tanto para la mejora de la calidad del aire como para mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero.

c. La regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica responde directa y principalmente a la mejora de calidad del aire por la imperiosa necesidad de dar cumplimiento a los valores límite de dióxido de nitrógeno (NO2), para garantizar el derecho fundamental a la vida y la integridad física, proteger la salud pública, y los derechos constitucionales a la salud de las personas y el medio ambiente urbano, para cumplir la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno y para evitar una posible sanción por el TJUE en el procedimiento judicial iniciado por la Comisión contra el Reino de España por incumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno (NO2).

d. Adicionalmente la regulación de las citadas ZBE satisface, de forma complementaria y subordinada a la imperiosa necesidad de cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno (NO2), el objetivo de mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero (dióxido de carbono, CO2), dando cumplimiento a los objetivos del artículo 3.1 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

e. Desde el punto de vista jurídico las zonas de bajas emisiones se materializan en la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico denominadas ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, reguladas los artículos 22 a 24 y los anexos III y IV de la OMS.

Con independencia de las finalidades sanitarias y medioambientales de proteger la salud pública y el medio ambiente mediante la mejora de la calidad de aire, las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica no son normas sanitarias ni medioambientales, sino que constituyen ordenaciones permanentes de tráfico, circulación y estacionamiento de vehículos. Se trata, por tanto, de normas de tráfico y circulación adoptadas en el ejercicio de las competencias de tráfico reguladas en los artículos 7.b), 7.g), 18 y 76.z.3) de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, 14.3.a) de la Ley de cambio climático en relación con los artículos 5, 14 y 15 del del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, y 16.4 segundo párrafo de la Ley de calidad del aire.

4.2.2.4.4 La regulación de las ZBEDEP “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica” como instrumentos de ordenación permanente del tráfico para proteger el derecho a la vida y la salud pública, mediante la reducción de la contaminación del aire vinculada al tráfico de vehículos de combustión

Las estrategias para reducir los efectos de la exposición a los contaminantes ambientales sobre la salud humana comprenden actuaciones diversas, como la:

1. **Predicción y detección precoz de la relación entre los niveles de concentración de los contaminantes y sus posibles efectos en salud”.**

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

La regulación de las ZBEDEP "Distrito Centro" y "Plaza Elíptica", en los términos contenidos en el Proyecto de ordenanza, se adopta sobre la base de las mediciones de la evolución de la calidad del aire en la ciudad de Madrid y sobre la base de los conocimientos científicos, tanto nacionales como internacionales, sobre el impacto sobre la salud humana de la contaminación del aire, especialmente de los perjudiciales efectos derivados del dióxido de nitrógeno y de las partículas.

2. **Reducción de los niveles de contaminación, actuando sobre los focos u orígenes del problema, que en grandes ciudades se relacionan en especial con la movilidad y transporte urbano.**

   La regulación de las ZBEDEP "Distrito Centro" y "Plaza Elíptica", en los términos contenidos en el Proyecto de ordenanza, constituye una medida de ordenación permanente de tráfico destinada a proteger el derecho a la vida, la integridad física y la salud pública mediante la reducción de los niveles de contaminación del aire a través de la reducción de tráfico rodado, especialmente del más contaminante. Se trata de una medida de ordenación del tráfico adoptadas en el ejercicio de las competencias de tráfico reguladas en los artículos 7.b), 7.g), 18 y 76.z.3) de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, que actúa, conforme a la legislación estatal en materia de salud pública y de calidad del aire, sobre el origen del problema, sobre el foco de contaminación ambiental que constituye el tráfico rodado urbano, conforme a lo previsto en los artículos 14.3.a) de la Ley de cambio climático en relación con los artículos 5, 14 y 15 del del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, y 16.4 segundo párrafo de la Ley de calidad del aire.

3. **Reducción o eliminación de la exposición de la población en especial de sectores más vulnerables.**

   El considerando (20) de la Directiva 2024/2881 señala que: *"Aunque la contaminación atmosférica es un problema de salud universal, los riesgos no se distribuyen uniformemente entre la población, y la población sensible y los grupos vulnerables corren mayor riesgo que otros de sufrir daños. La presente Directiva reconoce el aumento de los riesgos y las necesidades específicas de la población sensible y de los grupos vulnerables en lo que respecta a la contaminación atmosférica y persigue ofrecerles información y protección".*

   Por eso se prevé que la regulación de las ZBEDEP "Distrito Centro" y "Plaza Elíptica", en los términos contenidos en el Proyecto de ordenanza, suponga un impacto positivo sobre la salud de las personas, y muy especialmente sobre la salud de los sectores de la sociedad más vulnerables a los efectos perniciosos de la contaminación del aire a corto y medio plazo, que son la población sensible y los grupos vulnerables.

4. **Elaboración e implementación de planes de mejora de la calidad ambiental, así como de programas de información, sensibilización y educación ambiental.**

   La regulación de las ZBEDEP "Distrito Centro" y "Plaza Elíptica" se adopta normativamente en desarrollo de los planes y estrategias municipales para la mejora de la calidad del aire, concretamente del "Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático (Plan A)" [45] y el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360". [46]

[45] https://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/Sostenibilidad/CalidadAire/Ficheros/PlanACalidadAire2019.pdf

[46] https://transparencia.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/UDCMedios/noticias/2019/09%20septiembre/30Lunes/Notasprensa/Presentaci%C3%B3n%20Madrid%20360/ficheros/Avance-Estrategia-Sostenibilidad-Ambiental-Madrid-360.pdf

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

4.2.2.4.5 Justificación de la necesidad de la regulación de las ZBEDEP "Distrito Centro" y "Plaza Elíptica", en los términos contenidos en el Proyecto de ordenanza, para dar cumplimiento a los valores límite de dióxido de nitrógeno establecidos en la Directiva de calidad del aire, y mantener dicho cumplimiento.

1. La citada Sentencia del TJUE de 22 de diciembre de 2022, asunto C-125/2020, acredita la necesidad de la regulación de las medidas restrictivas del tráfico en la ciudad de Madrid para lograr la reducción de las emisiones de NO_2 en el plazo más breve posible, al tiempo que evidencia el relevante riesgo económico que supondría si en el futuro se produjera un incumplimiento de los valores límite de NO_2 en la ciudad de Madrid, en la medida en la que el TJUE podría sancionar al Reino de España con multas millonarias por la infracción de la normativa comunitaria, así como imponer multas coercitivas hasta que se logre su efectivo cumplimiento, que se repercutirían al Ayuntamiento de Madrid y, por ende, a la ciudadanía de Madrid a través de sus impuestos.

2. Las medidas normativas para lograr el efectivo cumplimiento de los valores límite de NO_2 exigidos por la Directiva 2005/50 se lograron mediante la Ordenanza 10/2021 con la regulación de Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.
No obstante, la declaración de nulidad de la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, mediante la Sentencia nº 405/2024 del TSJM no firme, puede suponer un perjuicio para la protección de la salud humana y el medio ambiente en el Distrito Centro, la zona central e histórica de la ciudad, y en Plaza Elíptica, la zona con mayores problemas de NO_2 de la ciudad.

3. La tendencia favorable de reducción de la contaminación en materia de NO_2, lograda gracias a todas las medidas adoptadas por el Ayuntamiento de Madrid en materia de calidad del aire recogidas en los distintos planes y estrategias de calidad del aire, incluyendo tanto medidas de mejora de le eficiencia y la sostenibilidad medioambiental en la gestión de los servicios municipales -vehículos empleados en la gestión directa e indirecta de servicios municipales y en la ejecución de prestaciones contratadas por el Ayuntamiento de Madrid (artículo 229 de la OMS) y renovación de la flota de autobuses municipales de la EMT-, de medidas de fomento -subvenciones-, como medidas normativas a través de distintas ordenanzas, no supone menoscabo de la responsabilidad de la totalidad de los poderes públicos (ejecutivo, legislativo y judicial), para lograr el cumplimiento de la normativa comunitaria de calidad del aire.
En este sentido, la jurisprudencia del TJUE ha declarado que un incumplimiento puede seguir siendo sistemático y continuado aun cuando exista una posible tendencia parcial a la baja de la contaminación (sentencia de 30 de abril de 2020, Comisión/Rumanía asunto C-638/18), sino que se trata de una obligación de resultado.

4. La aprobación de la Directiva (UE) 2024/2881 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, impone la necesidad de modificar la OMS para garantizar el cumplimiento de los valores límite de NO_2 en la medida en que establece en el "Anexo I. Normas de calidad del aire", "Sección 1. Valores límite para la protección de la salud humana", apartado "2. Valores límite para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 11 de diciembre de 2026", que en materia de dióxido de nitrógeno quedan fijados en:

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Período de cálculo de la media	Valor límite de NO_2
Una hora	200 microgramos de NO_2 por metro cúbico, que no podrá superarse más de 18 veces por año civil
Año civil	40 microgramos de NO_2 por metro cúbico

Los valores límite de dióxido de nitrógeno para la protección de la salud humana, regulados en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva (UE) 2024/2881, que los Estados miembros deben cumplir a más tardar el 11 de diciembre de 2026, coinciden con los valores límite para el dióxido de nitrógeno regulados en la Directiva 2008/50/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de mayo, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, que establece el valor límite anual para el dióxido de nitrógeno en 40 µg/m^3 y como valor límite horario 200 µg/m^3 que no debe superarse más de 18 horas/año.

Pese a que la citada Directiva (UE) 2024/2881 no ha sido todavía traspuesta al ordenamiento jurídico nacional, el Reino de España debe trasponerla y cumplir dichos valores límite el 11 de diciembre de 2026, lo que requiere modificar la OMS para lograr el cumplimiento de esos valores antes de que finalice dicho plazo.

5. No obstante, la "Sección 1 – Umbrales de evaluación para la protección de la salud" del Anexo II de la misma Directiva (UE) 2024/2881, establece el umbral medio de evaluación de la contaminación de la calidad del aire por dióxido de nitrógeno en tan solo 10 microgramos por metro cúbico.

6. Por su parte, el "Anexo I. Normas de calidad del aire", "Sección 1. Valores límite para la protección de la salud humana", apartado "1. Valores límite para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 1 de enero de 2030" de la Directiva (UE) 2024/2881, regula los valores límite de dióxido de nitrógeno que quedan fijados en:

Período de cálculo de la media	Valor límite de NO_2
Una hora	200 microgramos de NO_2por metro cúbico, que no podrá superarse más de 3 veces por año civil
Un día	50 microgramos de NO_2 por metro cúbico, que no podrá superarse más de 18 veces por año civil
Año civil	20 microgramos de NO_2 por metro cúbico

7. Resulta imprescindible que el Ayuntamiento de Madrid adopte medidas normativas para reducir las emisiones de NOx del tráfico rodado, ya que este sector emite cuatro veces la cantidad de NOx del sector RCI en su conjunto.

8. El análisis de la evolución del valor medio anual de dióxido de nitrógeno en las estaciones de vigilancia de la calidad del aire de Plaza del Carmen (Distrito Centro) y de Plaza Elíptica prueba que si no existiera la ordenación permanente de tráfico de la las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos propuestos por el Proyecto de ordenanza, se produciría un incremento de las emisiones de NOx con respecto el año base de 2022.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Para cumplir con los valores legislados en la Directiva 2024/2881, la ciudad de Madrid debe mantener todas las medidas implementadas hasta ahora que han permitido la mejora de la calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, que incluye tanto la vigente y firme prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" -por ser los más contaminantes, en cumplimiento del artículo 21 de la OMS en relación con los artículos 16.4 de la Ley de calidad del aire, 14.3 de la Ley de cambio climático y 5.2 segundo inciso del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones-, que constituye el "escenario base o escenario cero", como la regulación de las ZBEDEP en los términos recogidos en el Proyecto normativo.

Por tanto, la conservación de la protección para el derecho a la vida y la integridad física, la garantía de la salud pública, la protección del derecho a la salud y del derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona mediante la continuidad del cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno, para la protección de la salud humana, que deberán cumplirse, a más tardar, el 11 de diciembre de 2026, regulados en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, en el entorno del distrito Centro y en la zona de Plaza Elíptica, solo pueden lograrse mediante las restricciones a la circulación de vehículos de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos regulados en el Proyecto de ordenanza.

En conclusión, **la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica**, en los términos propuestos por el Proyecto de ordenanza, **resulta imprescindible para conservar el cumplimiento, y no incumplir** en las estaciones de Plaza del Carmen y de Plaza Elíptica y sus respectivos entornos, **el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno**, para la protección de la salud humana, que deberán cumplirse, a más tardar, el 11 de diciembre de 2026, **regulados en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881.**

9. Por otro lado, la Directiva 2024/2881 regula en el Cuadro 1 de la Sección 1 de su Anexo I los valores límites de NO_2, para proteger la salud humana, que deben cumplirse a más tardar el 1 de enero de 20230, y que como se ha expuesto, se estoma que va a requerir la reducción un 60% las emisiones de NOx de los sectores tráfico rodado y RCI para 2030, con respecto a las emisiones del 2023, **para cumplir el valor límite anual para dióxido de nitrógeno de 20 µg/m³ de NO_2.**

Para ello, es necesario reducir las emisiones NOx en 3.310 toneladas, distribuidas de la siguiente manera: 2.683 toneladas corresponderían al sector del tráfico rodado y 627 toneladas al sector RCI, lo que subraya la necesidad de que el Ayuntamiento de Madrid adopte medidas normativas para reducir las emisiones de NOx del tráfico rodado, ya que este sector emite cuatro veces la cantidad de NOx del sector RCI en su conjunto.

Esta reducción de 3.310 toneladas de emisiones de NOx, según el Inventario de emisiones de contaminantes a la atmósfera en el municipio de Madrid. (Año 2022), implicaría una reducción del 30% de las emisiones totales del municipio de Madrid.

Las 764,7 toneladas de NO_x que cada año logran reducir las ZBE de la ciudad de Madrid (simulaciones S3 y S4), incluyendo las restricciones de circulación de la ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos contenidos en el Proyecto normativo representa, en términos porcentuales, representa más del 23% de las emisiones totales de NOx que deben reducirse para 2030 y, aproximadamente, el 29% de las emisiones de NOx provenientes exclusivamente del sector del tráfico.

Por ello, las restricciones a la circulación de vehículos de las **ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos regulados en el Proyecto** de ordenanza constituyen un mínimo imprescindible, que **permite**

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

avanzar de manera progresiva hacia el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno, para la protección de la salud humana **que deberán cumplirse, a más tardar, el 1 de enero de 2030, regulados en el Cuadro 1 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881,** no solo en el entorno del distrito Centro y en la zona de Plaza Elíptica, sino con efectos de mejora en la calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno más allá de dichos límites.

4.2.3 Fundamentación jurídica de la regulación de las zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) "Distrito Centro" y "Plaza Elíptica"

1. El artículo 15 de la Constitución reconoce el derecho fundamental a la vida y la integridad física.

2. El artículo 43.1 de la Constitución garantiza el derecho constitucional a la salud, mientras que el apartado 2 del mismo precepto obliga a los poderes públicos a tutelar la salud pública a través de medidas preventivas, al tiempo que regula la obligación constitucional de todas las personas físicas y jurídicas de asumir los deberes que la legislación contemple para la protección de la salud de las personas.

3. El artículo 45 de la Constitución Española establece que **todas las personas tienen el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado** para el desarrollo de la persona**, así como el deber de conservarlo**, siendo los poderes públicos los que 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.

4. La Ley 33/2011, General de Salud Pública regula la vigilancia en salud pública estableciendo que deberá tomaren cuenta, entre otros, los riesgos ambientales y sus efectos en la salud, incluida la presencia de los agentes contaminantes en el medio ambiente y en las personas. Así, en su artículo 27 sobre las actuaciones de protección de la salud, indica que las Administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, protegerán la salud de la población mediante actividades y servicios que actúen sobre los riesgos en el medio.

   En materia de protección de la salud Ley 33/2011, General de Salud Pública regula en su artículo 30 las siguientes funciones en materia de sanidad ambiental:

   > *"1. la identificación, la evaluación, la gestión y la comunicación de los riesgos para la salud que puedan derivarse de los condicionantes ambientales;*
   >
   > *2. la vigilancia de los factores ambientales de carácter físico, químico o biológico y de las situaciones ambientales que afectan o pueden afectar a la salud;*
   >
   > *3. así como la identificación de las políticas de cualquier sector que reducen los riesgos ambientales para la salud.*
   >
   > *… Las Administraciones públicas implantarán programas de sanidad ambiental, coordinados por las Administraciones sanitarias, para elevar el nivel de protección de la salud ante los riesgos derivados de los condicionantes ambientales".*

5. La Directiva 2088/50/CE, de 21 de mayo, de Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa dispone en su artículo 22 que los Estados

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

miembros habrán de elaborar planes y programas dirigidos a contener y disminuir los valores límite de aquellos contaminantes presentes en determinadas áreas o aglomeraciones urbanas.

Dicha Directiva tiene como finalidad, tal y como regula su artículo 1 apartados 1 y 5, lograr los *"objetivos de calidad del aire ambiente para evitar, prevenir o reducir los efectos nocivos para la salud humana y el medio ambiente en su conjunto"*, y *"mantener la calidad del aire, cuando sea buena, y mejorarla en los demás casos"*.

Conforme a lo previsto en el artículo 22 en relación con la sección B del anexo XV en la información que debe incluirse en los planes de calidad del aire locales, regionales o nacionales de mejora de la calidad del aire ambiente deben incluirse las "Medidas destinadas a limitar las emisiones procedentes de transporte mediante la planificación y la gestión de tráfico", entre las que la Directiva incluye expresamente "el establecimiento de zonas de bajas emisiones".

El artículo 13 de la Directiva 2008/50/CE establecía una obligación directa y objetiva en virtud de la cual los Estados miembros están obligados a asegurar que, en todas sus zonas y aglomeraciones, los niveles de NO2 no superan los valores límite establecidos en el anexo XI de la citada Directiva. No pudiendo superarse:

a. El "valor límite anual" (en adelante, VLA) regula que no se puede superar los 40 microgramos por metro cúbico (40 µg/m3) de valor medio anual en una estación. El VLA ha sido incumplido en la ciudad de Madrid desde 2010 hasta 2021, ambos inclusive.

b. El "valor límite horario" (en adelante, VLH) regula que no se pueda rebasar 200 µg/m3 de NO2 más de 18 veces al año en una misma estación. El VLH ha sido incumplido en la ciudad de Madrid desde 2010 hasta 2019, ambos inclusive.

La citada Directiva fue traspuesta al ordenamiento nacional mediante la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), cuyo Anexo I apartado B.I regula los valores límite del dióxido de nitrógeno para la protección de la salud.

La jurisprudencia del TJUE tiene establecido que el hecho de superar los valores límite fijados por la Directiva 2008/50 para los contaminantes en el aire ambiente, aunque sea en una sola estación, basta por sí solo para poder declarar el incumplimiento de lo dispuesto en el artículo 13, apartado 1, de la Directiva 2008/50, en relación con su anexo XI (Sentencias del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (en adelante, TJUE) de 12 de mayo de 2022, Comisión/Italia sobre valores límite de NO_2 asunto C-573/19, EU:C:2022:380, apartado 75 y STJUE de 3 de junio de 2021, Comisión/Alemania asunto C-635/18, EU:C:2021:437, apartado 78).

6. La legislación española sobre calidad del aire responde a la evolución de los enfoques europeos, con el objetivo de mejorar la prevención de los efectos nocivos de los contaminantes atmosféricos sobre la salud y el medio ambiente.

   La normativa nacional sobre calidad del aire se regula en la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera,[47] (en adelante LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

[47] https://www.boe.es/buscar/pdf/2007/BOE-A-2007-19744-consolidado.pdf

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

La Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera[48] (en adelante LCA) prevé en su artículo 5.3 que las Entidades Locales ejercerán competencias en materia de calidad del aire y protección de la atmósfera.

El tercer párrafo del artículo 16.4 de la LCA impone a los municipios de más de 100.000 habitantes la elaboración de planes y programas para el cumplimiento y mejora de los objetivos de calidad del aire *"en el marco de la legislación sobre seguridad vial",* obligando asimismo en el artículo 18.1 de la misma LCA a la integración de las consideraciones relativas a la protección de la atmósfera en la planificación, desarrollo y ejecución de las diferentes políticas sectoriales, debiendo adoptar las medidas de restricción total o parcial del tráfico que resulten necesarias.

El segundo párrafo del artículo 16.4 de la LCA habilita expresamente a las entidades locales para adoptar, *"con el objeto de alcanzar los objetivos de esta ley", "medidas de restricción total o parcial del tráfico, incluyendo restricciones a los vehículos más contaminantes, a ciertas matrículas, a ciertas horas o a ciertas zonas, entre otras"*.

Dado que el tráfico rodado es la principal fuente de contaminación y que los niveles más elevados de contaminación por dióxido de nitrógeno se registran en las áreas de la ciudad de Madrid donde la intensidad circulatoria de vehículos es mayor, el Ayuntamiento de Madrid ha diseñado y planificado la regulación mediante ordenanza municipal, en los términos contemplados en el Proyecto normativo, de las ZBEDEP "Distrito Centro" y "Plaza Elíptica", en cumplimiento de la obligación de velar, en el ámbito de sus competencias, por la protección de la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire conforme a lo previsto en los artículos de la 5.3, 16.4 y 18.2 de la Ley de calidad del aire.

7. La Comisión Europea recomienda la regulación de "zonas de bajas emisiones" como una medida eficaz fundamental para reducir la contaminación, como uno de los instrumentos esenciales más útiles y relevantes para la mejora de la calidad del aire. Así lo recoge en su Dictamen motivado 258 - Infracción nº 2015/2053, de 15 de febrero de 2017, de la Comisión Europea, dirigido al Reino de España, de conformidad con el artículo 258 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, por el incumplimiento de las obligaciones derivadas de la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, en relación con los valores límite de NO2 por incumplimiento de los límites máximos permitidos de calidad del aire (NO2), en el que la Comisión Europea criticaba que no se hubieran creado "zonas de bajas emisiones" para combatir la elevada contaminación por dióxido de nitrógeno (párrafo 99, página 29):

> *"99. La Comisión señala que hay de hecho otras medidas eficaces que hubieran contribuido sustancialmente a respetar los valores límite de emisión de NO2. Podrían haberse aplicado medidas de este tipo para abordar los volúmenes de tráfico, los carburantes utilizados o el estilo de conducción; y podrían haberse incluido zonas de bajas emisiones u otras restricciones de acceso al tráfico (incluidas las destinadas a reducir la utilización de vehículos diésel que no cumplan los estándares de emisión Euro 6 en algunas zonas urbanas), impuestos sobre el combustible o del automóvil vinculados a las emisiones y el impulso a los vehículos híbridos, eléctricos o en general con capacidad de cero emisiones (que tendrían un impacto positivo en cuanto a reducción de las emisiones tanto de CO2 como de NO2)".*

[48] https://www.boe.es/buscar/pdf/2007/BOE-A-2007-19744-consolidado.pdf

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

8. Las directrices de la Organización Mundial de la Salud de septiembre de 2021 en materia de contaminación por dióxido de nitrógeno han sido consideradas por la Unión Europea a la hora de regular valores límite más estrictos de exposición de la población al dióxido de nitrógeno mediante la **Directiva (UE) 2024/2881 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, sobre la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa**, que deroga la anterior Directiva 2008/50 de 21 de mayo de 2008 con efectos a partir del 12 de diciembre de 2026 conforme a lo previsto en su artículo 31.1.

   De acuerdo con lo previsto en el artículo 13.1 de la Directiva (UE) 2024/2881, los Estados miembros están obligados a asegurar que *"en todas sus zonas, los niveles de contaminantes en el aire ambiente no superen los valores límite respectivos establecidos en el anexo I, sección 1"* de dicha Directiva.

   De conformidad con lo previsto en el artículo 4.44 de la Directiva (UE) 2024/2881 se entiende por «población sensible y grupos vulnerables»: *"los grupos de población que son permanente o temporalmente más sensibles o más vulnerables a los efectos de la contaminación atmosférica que la población media, debido a que presentan características específicas que agravan los efectos de la exposición para su salud o a que tienen una mayor sensibilidad o un umbral más bajo en cuanto a los efectos para la salud o a que tienen menor capacidad para protegerse"*.

9. La aprobación de la Directiva (UE) 2024/2881 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, impone la necesidad de modificar la OMS para garantizar el cumplimiento de los valores límite de NO_2 en la medida en que establece en el "Anexo I. Normas de calidad del aire", "Sección 1. Valores límite para la protección de la salud humana", apartado "2. Valores límite para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 11 de diciembre de 2026", que en materia de dióxido de nitrógeno quedan fijados en:

Período de cálculo de la media	**Valor límite de NO_2**
Una hora	200 microgramos de NO_2 por metro cúbico, que no podrá superarse más de 18 veces por año civil
Año civil	40 microgramos de NO_2 por metro cúbico

Tabla 10. Límites Directiva (UE) 2024/2881 a 11 de diciembre de 2026

Pese a que la citada Directiva (UE) 2024/2881 no ha sido todavía traspuesta al ordenamiento jurídico nacional, el Reino de España debe trasponerla y cumplir dichos valores límite el 11 de diciembre de 2026, lo que requiere modificar la OMS para lograr el cumplimiento de esos valores antes de que finalice dicho plazo.

Por su parte, el "Anexo I. Normas de calidad del aire", "Sección 1. Valores límite para la protección de la salud humana", apartado "1. Valores límite para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 1 de enero de 2030" de la Directiva (UE) 2024/2881, regula los valores límite de dióxido de nitrógeno que quedan fijados en:

Período de cálculo de la media	**Valor límite de NO_2**

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Una hora	200 microgramos de NO_2por metro cúbico, que no podrá superarse más de 3 veces por año civil
Un día	50 microgramos de NO_2 por metro cúbico, que no podrá superarse más de 18 veces por año civil
Año civil	20 microgramos de NO_2 por metro cúbico

Tabla 11. Límites Directiva (UE) 2024/2881 a 1 de enero de 2030

10. **Distinción jurídica entre las medidas estructurales que conforme a la normativa comunitaria y nacional de calidad del aire hay que adoptar para cumplir los "valores límite" del dióxido de nitrógeno, y las medidas excepcionales de ámbito estrictamente temporal que es preciso adoptar cuando se alcanzan los "umbrales de alerta" del citado contaminante.**

    a. De acuerdo con la normativa comunitaria y nacional de calidad del aire es relevante distinguir entre los "valores límite" que se combaten con "medidas estructurales", de los "umbrales de alerta" en los que resulta necesario aplicar medidas a corto plazo planificadas:

        i. es obligatoria la adopción de medidas "medidas estructurales" a medio y largo plazo, como la regulación de las zonas de bajas emisiones (ZBE y ZBEDEP), para lograr que no se superen los "valores límite" horario y anual de NO2;

        ii. de los "planes de acción a corto plazo" que deben implementarse de forma inmediata ante los "umbrales de alerta" (niveles a partir de los cuales una exposición al NO2 de breve duración supone un riesgo para la salud humana), como las "medidas extraordinarias de tráfico durante episodios de contaminación atmosférica para proteger la salud humana y el medio ambiente", de carácter temporal, reguladas en el artículo 35 de la OMS, conocidas como protocolo de episodios de contaminación.

    b. Se entiende por «valor límite», conforme a lo dispuesto por el artículo 4.31 de la Directiva (UE) 2024/2881: *"el nivel que se fija con arreglo a conocimientos científicos con el fin de evitar, prevenir o reducir los efectos nocivos para la salud humana o el medio ambiente y que debe alcanzarse en un período determinado y no superarse una vez alcanzado"*.

        La no superación de los valores límite se logra mediante la adopción de medidas normativas y no normativas de carácter estructural.

        Entre las medidas normativas que resuelven los problemas estructurales de calidad del aire, para dar cumplimiento a los valores límite anual y horario en materia de dióxido de nitrógeno, destacan las zonas de bajas emisiones (ZBE), cuya regulación constituye una obligación legal en todos los municipios de más de 50 mil habitantes y en los de 20 mil habitantes con problemas de calidad del aire conforme al artículo 14.3.a) de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética (en adelante, LCC).

    c. Por su parte, se entiende por «umbral de alerta», de conformidad con lo previsto en el apartado 37 del artículo 4 de la Directiva (UE) 2024/2881: *"el nivel a partir del cual una exposición de breve duración supone un riesgo para la salud humana que afecta al conjunto de la población y que requiere la adopción de medidas inmediatas por parte de los Estados miembros".*

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Los Estados miembros y sus administraciones territoriales tienen la obligación de disponer de «planes de acción a corto plazo» para enfrentar los episodios en los que se alcanza el "umbral de alerta". Estos "planes de acción a corto plazo" son, de conformidad con lo previsto en el apartado 43 del artículo 4 de la Directiva (UE) 2024/2881, *"los planes que establecen medidas de emergencia que deben adoptarse a corto plazo para reducir el riesgo inmediato o la duración de la superación de los umbrales de alerta"*.

Los planes de acción a corto plazo se regulan en artículo 16.4, en relación con el artículo 16.2.b) de la LCA y el artículo 25 del RCA, así como en los artículos 39 y 40 de la Ordenanza 4/2021, de 30 de marzo, de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

Las medidas extraordinarias de restricción del tráfico y el estacionamiento de vehículos en los episodios de contaminación se regulan en el artículo 35 de la OMS, en su redacción firme dada por la Ordenanza 10/2021. Estas medidas tienen carácter extraordinario y duración temporalmente limitado mientras se produzcan las circunstancias que justifican su necesidad.

11. El artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética regula la obligación de los municipios de más de 50 mil habitantes, así como de los municipios de más de 20 mil habitantes que presentes problemas de calidad del aire, de implantar zonas de bajas emisiones mediante la aprobación de planes de movilidad sostenibles.

    El Ayuntamiento de Madrid ha sido el primer municipio de España en implantar zonas de bajas emisiones dentro del plazo legalmente previsto por la Ley de cambio climático, mediante la regulación de las ZBE en la OMS, incluyendo las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, operada mediante la Ordenanza 10/2021.

12. Por su parte, el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, aprobado en desarrollo de la Ley de cambio climático de mayo de 2021 y con posterioridad a la aprobación, publicación y entrada en vigor de la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, regula el concepto de zona de bajas emisiones (artículo 5.2), los objetivos de las ZBE (artículo 3), los criterios para su delimitación y diseño (artículo 4), las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos (artículo 5), la señalización (artículo 14) y el régimen sancionador (artículo 15).

    Es importante destacar que, aunque el artículo 14.3 de la Ley de cambio climático se refiera a la implantación de las ZBE mediante plan de movilidad sostenible, la regulación de las ZBE debe realizarse mediante ordenanza municipal por referirse a los derechos y obligaciones (artículos 43.2 segundo inciso, 45.1 segundo inciso, la solidaridad colectiva del 45.2 *in fine* y la sanción administrativa del artículo 45. 3 de la Constitución, en relación con los artículos 18 y 76.z.3) de la LTSV) de los ciudadanos

    Por ello, el artículo 2.3 del citado Real Decreto 1052/2022 regula que: *"Las ZBE serán delimitadas y reguladas por las entidades locales en su normativa municipal"*.

    El resto de preceptos del citado reglamento no regulan las ZBE, sino el contenido y procedimiento de tramitación del proyecto de ZBE que debe redactarse y someterse a información pública con carácter previo a la aprobación de la ordenanza que regule una ZBE.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

13. **Integración de la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, en los términos contenidos en el Proyecto de ordenanza, con los instrumentos de calidad del aire:**

La regulación de zonas de bajase emisiones es una medida eficiente para reducir la contaminación por dióxido de nitrógeno contemplada en los instrumentos nacionales, autonómicos y municipales de calidad del aire. Conforme a lo previsto en la Directiva comunitaria la la regulación de "zonas de bajas emisiones" es un instrumento eficaz de mejora de la calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno. Dicho instrumento figura como como obligación de los municipios en los instrumentos de planeamiento de calidad del aire y protección de la atmósfera tanto nacional, como autonómico y municipal:

a. Está contemplada como medida eficiente para reducir la contaminación en el **Plan Nacional de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera 2013-2016** [49] del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente (página 105). El Plan Nacional de Calidad del Aire contempla como objetivo "TRA 5" la *"creación del marco normativo estatal para la implantación de Zonas de Bajas Emisiones"* (páginas 135 y 136). [50]

b. La regulación e implementación de "zonas de bajas emisiones" se recoge asimismo como una obligación por la "**Estrategia de calidad del aire y cambio climático de la Comunidad de Madrid 2013-2020. Plan Azul+**",[51] aprobada mediante Orden 665/2014, de 3 de abril, del Consejero de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid (BOCM nº. 97 de 25 de abril). [52]

La "Memoria" [53] de la citada "Estrategia" recoge entre las medidas de la "Línea de actuación 2. Alternativas al tráfico privado motorizado" del grupo "5.1 Sector Transporte" la medida "9. Zonas de bajas emisiones y áreas de prioridad residencial" (páginas 89 y 98) en los siguientes términos:

> *"La definición y el establecimiento de zonas de bajas emisiones (ZBE) y áreas de prioridad residencial (APR) es una opción altamente efectiva para la mejora de la calidad del aire en los núcleos urbanos.*
>
> *Las ZBE delimitan un ámbito territorial, normalmente coincidente con las zonas de los núcleos urbanos más congestionadas por el tráfico o con niveles elevados de algún contaminante, en el que intensificar actuaciones que permitan una mejora de la calidad del aire local. (…)*
>
> *En ambas zonas pueden ser aplicadas de forma conjunta numerosas actuaciones para la mejora del tráfico. Las recogidas en la presente medida se focalizan en reducir*

[49] https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/atmosfera-y-calidad-del-aire/calidad-del-aire/planes-mejora/Plan_Aire.aspx
[50] https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/atmosfera-y-calidad-del-aire/PLAN%20AIRE%202013-2016_tcm30-182392.pdf
[51] https://www.comunidad.madrid/transparencia/informacion-institucional/planes-programas/estrategia-calidad-del-aire-y-cambio-climatico-comunidad
[52] https://www.comunidad.madrid/transparencia/sites/default/files/plan/document/524_192_cm_o_665_2014_estrategia_0.pdf
[53] https://www.comunidad.madrid/transparencia/sites/default/files/plan/document/577_189_memoria_estrategia_de_calidad_del_aire_de_la_comunidad_de_madrid_2013-2020_0.pdf

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

la circulación de vehículos o, en su defecto, fomentar que los desplazamientos privados se realicen con vehículos menos contaminantes, especialmente en las zonas delimitadas como ZBE. La Comunidad de Madrid coordinará la implementación de actuaciones de mejora del tráfico y disminución de emisiones contaminantes de los vehículos en estas zonas de forma coherente con el sistema nacional de clasificación de vehículos en función de su potencial contaminador en todos los municipios de más de 100.000 habitantes".

Entre los impactos que la regulación de "Zonas de Bajas Emisiones" puede suponer la "Estrategia de calidad del aire y cambio climático de la Comunidad de Madrid 2013-2020. Plan Azul+" concluye la:

"Reducción de la emisión de contaminantes y mejora de la calidad del aire, como consecuencia de la reducción del tráfico y el uso de vehículos menos contaminantes. En concreto reducción de densidad de tráfico y la circulación de vehículos más contaminantes en ZBE".

c. En el ámbito municipal destacan:

i. El "Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático (Plan A)" [54] del Ayuntamiento de Madrid, aprobado definitivamente mediante Acuerdo de 21 de septiembre de 2017, de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid (BOAM nº. 7.999, de 26 de septiembre), [55] recoge como la medida nº 1 la regulación de una ZBE que denomina "Área Central Cero Emisiones" (página 76 y 78 a 80) que en el proyecto normativo vendría a identificarse con la ZBEDEP "Distrito Centro":

"Por ello, se considera necesario dar continuidad a la zona de acceso restringido, delimitando una nueva área de mayor superficie, que englobando a las ya consolidadas APR, permita optimizar los efectos positivos que han tenido éstas hasta el día de hoy, así como introducir nuevos criterios de acceso para potenciar la disminución de la intensidad de tráfico y el fomento del uso de vehículos de bajas emisiones.

Se han considerado los límites del nuevo ámbito como elementos continuos y estructurantes de la red viaria, de manera que conformen un perímetro fácilmente reconocible para los usuarios del automóvil. Esto evitará el acceso involuntario al área y hará posible una racionalización de los puntos de acceso y su control.

De manera global, esta medida impulsará la regeneración del centro urbano mediante la implantación de un nuevo modelo de movilidad que priorice al peatón, a la bicicleta, al transporte público y en general a los vehículos menos contaminantes, mejorando la calidad de vida de residentes, facilitando sus desplazamientos y disminuyendo los niveles de contaminación acústica y atmosférica. Igualmente se pretende establecer un sistema eficiente para la movilidad de los visitantes y turistas, adecuado a las especiales características de la trama viaria del centro, que garantice la accesibilidad a los modos de transporte sostenibles; eliminando el tráfico

[54] https://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/Sostenibilidad/CalidadAire/Ficheros/PlanACalidadAire2019.pdf
[55] https://transparencia.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/Sostenibilidad/CalidadAire/PlanA/Ficheros/BOAM7999_2039.pdf

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

de paso en todo el centro histórico y recuperando el espacio público para el peatón."

A tal fin se delimita un Área Central de perímetro continuo y de acceso restringido con el objeto de eliminar el tráfico de paso y minimizar el de agitación, y se establecen criterios de acceso diferenciados teniendo en cuenta las variables de tecnología del vehículo, el horario y las condiciones de uso del espacio público (página 80).

"Este perímetro conforma un límite fácilmente reconocible (rondas y bulevares), en el que se encuentran repartidos de forma homogénea nodos de acceso al ámbito. Su configuración permite establecer un sistema de fácil gestión de control de accesos, tanto al ámbito como a los aparcamientos".

ii. Por su parte, en el ámbito también municipal del Ayuntamiento de Madrid, el "**Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360**", [56] presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019, define el "anillo 2" que identifica con el "Distrito Centro" en el que recoge actuaciones complementarias para la mejora de la calidad del aire mediante la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de la EMT para comunicar el citado distrito Centro de norte a sur y de este oeste y la creación de una línea circular de autobuses de bajas emisiones que recorra el perímetro del citado distrito.

La "Estrategia Madrid 360" planifica las restricciones de la circulación de los vehículos más contaminantes incluyendo la regulación de la ZBE del distrito Centro, la regulación de una ZBE en Plaza Elíptica por ser la zona con mayores niveles de contaminación por dióxido de nitrógeno, y el adelanto de la eficacia de la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental A (sin distintivo ambiental, que ya era firme desde la aprobación del texto original de la OMS el 5 de octubre de 2018. El desarrollo jurídico de estas medidas recogidas en la Estrategia Madrid 360 se llevó a cabo mediante la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la OMS. [57]

14. **Integración de la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, en los términos contenidos en el Proyecto de ordenanza, con el Plan de Movilidad Urbana Sostenible:**

Las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica se contemplan en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible Madrid 360, por lo que se consideran implantadas a efectos del artículo 14.3.a) de la Ley de cambio climático la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

La regulación de las ZBEEPs Distrito Centro y Plaza Elíptica debe realizarse mediante ordenanza municipal en cumplimiento del artículo 2.3 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

[56] https://transparencia.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/UDCMedios/noticias/2019/09%20septiembre/30Lunes/Notasprensa/Presentaci%C3%B3n%20Madrid%20360/ficheros/Avance-Estrategia-Sostenibilidad-Ambiental-Madrid-360.pdf

[57] https://www.madrid.es/sites/v/index.jsp?vgnextoid=3d6c1609d818d610VgnVCM2000001f4a900aRCRD&vgnextchannel=1578e3d5d3e07010VgnVCM100000dc0ca8c0RCRD

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

15. Las restricciones circulatorias de la ZBEDEP Plaza Elíptica se limitan a reproducir la normativa ya vigente, firme y aplicable a todas las vías públicas de la ciudad Madrid, regulada en el artículo 21 de la OMS por la que se prohíbe la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", por lo que la regulación de a ZBEDEP implica tan solo la aplicación de dicha prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes en el tramo de la A-42 situado bajo la Plaza de Fernández Ladreda, dando cumplimiento a la obligación jurídica impuesta por los artículos 16.4 de la Ley de calidad del aire, 14.3 de la Ley de cambio climático y 5.2 inciso segundo del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

16. En la elaboración y aprobación del presente Anteproyecto normativo se da cumplimiento a la preceptiva participación de la ciudadanía en su elaboración, por lo que en la regulación de las ZBEDEP "Distrito Centro" y "Plaza Elíptica", propuesta por el Anteproyecto normativo, se garantiza plenamente el derecho de participación pública en la elaboración de disposiciones de carácter general, por cuanto se da estricto cumplimiento a:

    a. la legislación estatal básica sobre procedimiento administrativo común: a los artículos 83, 129.5 y 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (en adelante LPAC);

    b. la legislación autonómica en materia de participación: a los artículos 51.3.a) y 60.1 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid;

    c. la legislación estatal en materia de participación en la elaboración de disposiciones de carácter general en materia de medio ambiente: al artículo 17 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y a los artículos 1.b), 3.2.a), 3.2.c), 16 y 18.1.d) de la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente;

    d. a la legislación sobre participación en materia de movilidad: al artículo 99.b) de la LES. 58

4.2.4 Justificación general de la regulación de las ZBEDEP

4.2.4.1 Necesidad de la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica

1. La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

   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 consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea motivaron la

[58] https://www.boe.es/buscar/pdf/2006/BOE-A-2006-13010-consolidado.pdf

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

necesidad de la regulación de las zonas de bajas emisiones de la ciudad de Madrid, incluyendo las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Gracias a la regulación de las ZBE introducida en la OMS mediante la Ordenanza 10/2021, la ciudad de Madrid ha podido dar, por fin, cumplimiento a los valores límite de NO_2 durante los ejercicios 2022, 2023 y 2024, que debían haberse cumplido de forma ininterrumpida desde el 1 de enero de 2010, y lo ha logrado hacer de forma equilibrada y perfectamente compatible con la mejora de la movilidad urbana sostenible y el mantenimiento de un elevado de nivel de desarrollo económico.

El cumplimiento de la obligación legal de no superar los valores límite de dióxido de nitrógeno en el "Valores límite para la protección de la salud humana" que la ciudad de Madrid debe seguir cumpliendo y cumplir a más tardar, el 11 de diciembre de 2026, conforme al Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, que reproduce los valores límite de dióxido de nitrógeno que estableció la Directiva 2008/507CE que la ciudad de Madrid solo ha logrado cumplir mediante las ZBE, incluidas las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, así como la obligación de avanzar e el cumplimiento de los valores límite del dióxido de nitrógeno en el "Cuadro 1 - Valores límite para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 1 de enero de 2030" de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, justifican la necesidad de regular las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos propuestos por el Proyecto de ordenanza.

Adicionalmente, la modificación de la literalidad de los artículos 22 a 24 y los anexos III y IV responde a la necesidad de introducir mejoras de técnica normativa.

2. La finalidad de la regulación responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL 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, a través del mantenimiento del cumplimiento y la evitación del incumplimiento de los valores límite del dióxido de nitrógeno fijados en el "Valores límite para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 11 de diciembre de 2026" respecto al dióxido de nitrógeno del Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, de 23 de octubre de 2024, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), así como avanzar progresivamente hacia el cumplimiento de los valores límite del dióxido de nitrógeno en el "Cuadro 1 - Valores límite para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 1 de enero de 2030" de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, para dar cumplimiento a la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la regulación e implementación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno de la ciudad, y solo de forma secundaria o complementaria a razones de mitigación del cambio climático (gases de efecto invernadero).

3. El Proyecto normativo motiva detalladamente la necesidad de la regulación de las ZBEDEP, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

general de protección del derecho a la vida y la integridad física, la protección de la salud pública, la garantía del derecho a la salud y a disfrutar de un medio ambiente urbano adecuado para el desarrollo de la persona en propio preámbulo de la ordenanza y en esta MAIN.

a. El Preámbulo de Proyecto de ordenanza.
b. La presente Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, entre las que destacan las siguientes:

i. Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

1. Regular en la zona centro de la ciudad que presenta problemas agravados de contaminación ambiental, en los términos contenidos en el Proyecto de ordenanza, una ordenación permanente de tráfico denominada ZBEDEP "Distrito Centro" que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano y ordenar racionalmente el uso del espacio público en la zona de la ciudad con mayor demanda de uso del espacio público, y que constituye un foco que genera y atrae un intenso tráfico rodado que habitualmente sufre situaciones de colapso circulatorio, y en la que resulta necesario restringir la circulación de los vehículos a motor para racionalizar el uso del espacio público y garantizar la seguridad de las personas, la seguridad vial y la protección de los derechos individuales de quienes transiten por dicho espacio, y probablemente de España, con mayor demanda de uso.

   Sin la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro, en los términos contenidos en el Proyecto de ordenanza se agravarían los registros de contaminación por dióxido de nitrógeno, hasta el punto de que podría producirse el incumplimiento de los valores límite en la estación de vigilancia del aire de la Plaza del Carmen, lo que supondría el incumplimiento de los Valores límite de dióxido de nitrógeno para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 11 de diciembre de 2026 del Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, así como la posible denuncia por la Comisión Europea al Tribunal de Justicia de la Unión Europea que podría suponer la imposición de multas millonarias.

2. Regular, en los términos contenidos en el Proyecto de ordenanza, la aprobación, una ordenación permanente de tráfico denominada ZBEDEP "Plaza Elíptica", que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano mediante el mantenimiento del cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la zona que constituye un "punto crítico de contaminación atmosférica" -conforme al concepto regulado por el artículo 4.27 de la Directiva 2024/2881- por tratarse de la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido los

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

mayores problemas de contaminación ambiental de toda la ciudad, y que a día de hoy sigue encontrándose en valores medios de NO_2 más elevados.

ii. **Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados la normativa europea**, al objeto de dar cumplimiento a los valores como 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, así como **a la normativa estatal de carácter básico en materia de calidad del aire,** la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.

Como consecuencia del incumplimiento por la ciudad de Madrid de los valores límite anual y horario de dióxido de nitrógeno de 2010 a 2018 regulados en la Directiva 2008/50/CE, denunciado por la Comisión Europea, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea declaró mediante STJUE de 22 de diciembre de 2022 (asunto C-125/20),[59] el incumplimiento por el Reino de España de las obligaciones derivadas del artículo 13.1 y el anexo X de la Directiva 2008/50/CE al no haber velado porque no se superase de forma sistemática y continuada, desde 2010 hasta 2018 inclusive, el valor límite anual fijado para el dióxido de nitrógeno (NO2) y el valor límite horario fijado para el NO2 en la zona ES1301 Madrid.

Resulta, por tanto necesario, mantener el cumplimiento de los valores límite anual y horario de NO_2 en el centro de la ciudad mediante la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro, y en el entorno de la Plaza Elíptica por ser el punto crítico de la contaminación por NO_2 de la ciudad mediante la regulación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, y evitar un incumplimiento de los valores límite anual u horario regulados valores límite de dióxido de nitrógeno para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 11 de diciembre de 2026 regulados en el Cuadro 2 de la Sección1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881 y en el vigente Reglamento de calidad del aire, con el objeto, adicional, de evitar una segunda declaración de incumplimiento por el TJUE que impondría multas millonarias si se incumpliera dichos límites.

La tendencia favorable de reducción de la contaminación en materia de NO_2, lograda gracias a todas las medidas adoptadas por el Ayuntamiento de Madrid en materia de calidad del aire recogidas en los distintos planes y estrategias de calidad del aire, incluyendo tanto medidas de mejora de le eficiencia y la sostenibilidad medioambiental en la gestión de los servicios municipales -vehículos empleados en la gestión directa e indirecta de servicios municipales y en la ejecución de prestaciones contratadas por el Ayuntamiento de Madrid (artículo 229 de la OMS) y renovación de la flota de autobuses municipales de la EMT-, de medidas de fomento -subvenciones-, como medidas normativas a través de distintas ordenanzas, no supone menoscabo de la responsabilidad de la totalidad de los

[59] https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?docid=268805&doclang=ES

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

poderes públicos (ejecutivo, legislativo y judicial), para lograr el cumplimiento de la normativa comunitaria de calidad del aire.

En este sentido, la jurisprudencia del TJUE ha declarado que un incumplimiento puede seguir siendo sistemático y continuado aun cuando exista una posible tendencia parcial a la baja de la contaminación (sentencia de 30 de abril de 2020, Comisión/Rumanía asunto C-638/18), sino que se trata de una obligación de resultado.

iii. **Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética y en el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones**.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la regulación, en los términos contenidos en el Proyecto, de las zonas de bajas emisiones de especial protección (ZBEDEP) Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Por tanto, la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno imprescindible para seguir dando cumplimiento a los valores límite en materia de dióxido de nitrógeno adoptados por la Unión Europea para proteger la salud de las personas, que deberán cumplirse a más tardar, el 11 de diciembre de 2026, conforme a lo dispuesto en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, y que coinciden con los establecidos en la Directiva 2008/50/CE.

Dado que las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, contempladas en la vigente OMS en su redacción dada por la Ordenanza 10/2021, han permitido lograr el cumplimiento de dichos valores límite para el dióxido de nitrógeno (los de la Directiva 2008/50/CE que, como mínimo, hay que cumplir sin regresión alguna hasta el 11 de diciembre de 2026), resulta imprescindible aprobar la regulación de las citadas ZBEDEP en los términos previstos en el Proyecto de ordenanza, sin perjuicio de que dicha regulación también es necesaria para avanzar en el cumplimiento a los Valores límite de dióxido de nitrógeno para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 1 de enero de 2030 del Cuadro 1 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881.

4.2.4.2 Legalidad de la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica

1. La regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, en los términos contenidos en el Proyecto de ordenanza, responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física, establecido en el artículo 15 de la Constitución Española de 1978, así como los

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

derechos reconocidos en los artículos 43 y 45 del citado texto constitucional de la protección de la salud y a disfrutar de un medio ambiente adecuado, respectivamente.

Así, en virtud del mandato constitucional recogido en los citados artículos corresponde al Ayuntamiento de Madrid, tutelar la salud pública a través de medidas preventivas; proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente, apoyándose en la indispensable solidaridad colectiva.

2. Conforme a lo previsto en los artículos 38 y 39.1 de la LCREM, el artículo 25.2.g) de la LBRL y los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV el Ayuntamiento de Madrid tiene competencia para establecer restricciones y prohibiciones a la circulación de vehículos por motivos medioambientales.

   La ordenación permanente del uso del espacio público y la circulación y el estacionamiento de vehículos para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano y de dar cumplimiento a la normativa comunitaria y nacional en materia de calidad del aire es una facultad legalmente atribuida por 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.
   Tal y como establece el artículo 22.3 de la OMS, en la redacción dada por la Ordenanza 10/2021:

   > ***"Artículo 22 OMS. Regulación general de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección.***
   >
   > *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 y el segundo párrafo del artículo 16.4 de la LCA, al objeto de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, las obligaciones de tráfico, circulación y seguridad vial precisas que resulten necesarias en cada concreta ZBEDEP, de entre las siguientes medidas: (…)."*

3. **E**l segundo párrafo del artículo 16.4 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA), atribuye a los municipios la competencia de *"adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, incluyendo restricciones a los vehículos más contaminantes"*, por tanto se atribuye legalmente la competencia de restricción total del tráfico (en todas las vías del término municipal")para los vehículos más contaminantes:

   > ***"Artículo 16.4 de la LCA (párrafo segundo)***
   >
   > *Asimismo, las entidades locales, con el objeto de alcanzar los objetivos de esta ley, podrán adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, incluyendo restricciones a los vehículos más contaminantes, a ciertas matrículas, a ciertas horas o a ciertas zonas, entre otras".*

4. Asimismo el Ayuntamiento de Madrid, en los términos de la legislación del Estado y de la Comunidad Autónoma, tiene atribuidas, en aplicación del artículo 25.2 b) y j) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local (LRBRL) las competencias para la protección del medio ambiente urbano, en particular, la protección contra la contaminación atmosférica en las zonas urbanas y para la protección de la salubridad pública.

5. En este mismo sentido el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, destacando el control sanitario de la contaminación atmosférica a través del

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados en el mantenimiento del cumplimiento y la evitación del incumplimiento de los valores límite del dióxido de nitrógeno fijados para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 11 de diciembre de 2026 por el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, de 23 de octubre de 2024, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), así como avanzar en el cumplimiento a los Valores límite de dióxido de nitrógeno para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 1 de enero de 2030 del Cuadro 1 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881; la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como en al artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que dispone que los municipios de más de 50.000 habitantes adoptarán antes de 2023 planes de movilidad urbana sostenible que establezcan zonas de bajas emisiones.

6. El artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética regula la obligación de los municipios de más de 50 mil habitantes, así como de los municipios de más de 20 mil habitantes que presentes problemas de calidad del aire, de implantar zonas de bajas emisiones mediante la aprobación de planes de movilidad sostenibles.

   La ZBE de la ciudad de Madrid, incluyendo las ZBEDEP Distrito Centro dan cumplimiento a dicha obligación porque figuran en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible Madrid 360.
7. Por su parte, el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, aprobado en desarrollo de la Ley de cambio climático de mayo de 2021 y con posterioridad a la aprobación, publicación y entrada en vigor de la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, regula el concepto de zona de bajas emisiones (artículo 5.2), los objetivos de las ZBE (artículo 3), los criterios para su delimitación y diseño (artículo 4), las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos (artículo 5), la señalización (artículo 14) y el régimen sancionador (artículo 15).

   Es importante destacar que, aunque el artículo 14.3 de la Ley de cambio climático se refiera a la implantación de las ZBE mediante plan de movilidad sostenible, la regulación de las ZBE debe realizarse mediante ordenanza municipal por referirse a los derechos y obligaciones (artículos 43.2 segundo inciso, 45.1 segundo inciso, la solidaridad colectiva del 45.2 *in fine* y la sanción administrativa del artículo 45. 3 de la Constitución, en relación con los artículos 18 y 76.z.3) de la LTSV) de los ciudadanos.
   Tanto la vigente OMS como el Proyecto de ordenanza por el que se propone la modificación en materia de ZBEDEP da estricto cumplimiento el artículo 2.3 del citado Real Decreto 1052/2022, que regula que *"Las ZBE serán delimitadas y reguladas por las entidades locales en su normativa municipal"*.
8. **E**l hecho de que la regulación de las restricciones a la circulación de vehículos a motor que empleen energías fósiles como combustible, en los términos contenidos en el Proyecto de ordenanza, se regule atendiendo a la clasificación ambiental de los vehículos satisface el principio de legalidad, al tratarse de una obligación legal expresamente regulada en el artículo 14.3 de la Ley de cambio climático y el artículo 5.2 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, en relación con el Anexo II.E del Reglamento General de Vehículos, aprobado mediante Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

9. El incumplimiento de las restricciones de circulación por las vías públicas urbanas de las ZBE de la ciudad de Madrid, incluyendo las ZBEDEP Distrito centro y Plaza Elíptica, satisface el principio de legalidad al estar expresamente tipificado como infracción grave de tráfico por el artículo 76.z.3) de la LTSV.

Conforme a lo previsto en el artículo 15 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, "en el supuesto de que no se respeten las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento derivadas de las ZBE, conducta constitutiva de la infracción tipificada como grave en el artículo 76 z3) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, será de aplicación el régimen sancionador previsto en el título V de dicha norma".

4.2.4.3 Racionalidad de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica

La regulación de las ZBEDEP "Distrito Centro" y "Plaza Elíptica", como ordenaciones permanentes de tráfico, en los términos contenidos en el Proyecto de ordenanza, responde al principio de racionalidad porque sirve a la consecución de las razones de interés general que determinan la necesidad de dicha regulación y motivan su aprobación:

4.2.4.3.1 El tráfico rodado es responsable de más del 53% de los valores de NO2 y de más del 74% de las fuentes locales, sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene alguna competencia, lo que lo convierte en el principal contribuyente a esta forma de contaminación atmosférica en Madrid.

Dado que el dióxido de nitrógeno (NO_2) es un gas tóxico que tiene un impacto negativo directo sobre la salud de la población, que puede causar o agravar enfermedades respiratorias como el asma, infecciones pulmonares, enfermedades cardiovasculares y cáncer de pulmón, entre otros, reducir las emisiones de este contaminante hasta que se cumplan los valores límite regulados por la normativa comunitaria para proteger la salud de las personas, se trata de un problema de salud pública que justifica la necesidad de actuar eficazmente y con la mayor celeridad posible, mediante la reducción de las emisiones en la fuente misma y conforme al principio de responsabilidad (quien contamina paga).

El proyecto normativo se ha redactado y tramitado partiendo del análisis actualizado de las mediciones de las estaciones de calidad del aire, incorporando modelizaciones del impacto esperado de la regulación de las ZBEDEP en materia de calidad del aire por dióxido de nitrógeno, tomando en consideración la totalidad de iniciativas y medidas para la mejora de la calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno incluidos tanto en el Plan A como en la Estrategia Medioambiental Madrid 360.

Dado que **el tráfico motorizado supone la principal fuente del dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid**, la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico ZBEDEP "Distrito Centro" y "Plaza Elíptica", en los términos contenidos en el Proyecto de ordenanza, que establecen restricciones a la circulación atendiendo a la clasificación de los vehículos según su potencial contaminante, permitirá la reducción de las emisiones de óxidos de nitrógenos derivados de la circulación de vehículos a motor que emplean energías fósiles como combustibles, atendiendo a los principios de reducción en la fuente misma contaminante y responsabilidad (quien contamina paga), principios ambos establecidos en el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) y en el artículo 4.1 de la Ley de calidad del aire, y con ello, la

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

satisfacción de las razones imperiosas de interés general que motivan la regulación de las restricciones de circulación de vehículos contaminantes, porque con ello se logra:

1. **Proteger el derecho fundamental a la vida y la integridad física**, porque al reducir la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno se reduce el impacto sobre la mortalidad y se aumenta la esperanza de vida al reducir la mortalidad prematura vinculada a la exposición de las personas al citado contaminante.

   La regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica satisface el principio de racionalidad porque el Proyecto de ordenanza se basa en los mejores y más actualizados datos científicos y evidencias empíricas disponibles, que permiten concluir racionalmente que la restricción a la circulación de los vehículos a motor reduce las emisiones nocivas del contaminante atmosférico dióxido de nitrógeno y posibilita, con ello, la protección de la salud humana mediante la reducción de los efectos perjudiciales de mortalidad y morbilidad que provoca el dióxido de nitrógeno.

   El efecto positivo de las medidas de ordenación permanente del tráfico que restrinjan el tráfico motorizado, con especial atención a la limitación y prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, ha sido estudiado en el marco del proyecto europeo ICARIUS, [60] según el cual la implementación efectiva de medidas de control de la calidad en aire en la ciudad de Madrid provocaría una disminución apreciable en las concentraciones de contaminantes del aire relacionados con el tráfico y, a su vez, conduciría a importantes beneficios relacionados con la salud:

   > *"Este estudio cuantificó las posibles ganancias para la salud en términos de mortalidad prematura debido a los cambios en la calidad del aire que se lograrían con la implementación completa de las medidas del Plan A en la ciudad de Madrid. A nivel de toda la ciudad, el mayor impacto positivo en la salud fue atribuible a la reducción esperada de los niveles de concentración de NO2. La mejora en la calidad del aire a largo plazo podría posponer anualmente hasta 88 (0,4%) y 519 (2%) muertes prematuras por la reducción de PM2,5 y NO2, respectivamente."* [61]

2. **Proteger el derecho constitucional a la salud**, porque al reducir la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno se reduce el impacto sobre la morbilidad, a las enfermedades que causa y agrava la exposición al dióxido de nitrógeno mediante la reducción del número y la gravedad de las patologías respiratorias, las enfermedades cardíacas, determinados cánceres, la afección a las mujeres embarazadas y al desarrollo de los niños y niñas, en los términos previamente resumidos y ampliamente expuestos en el Informe SAM16/25 de Madrid Salud, de 23 de junio de 2025, incorporado como ANEXO 1 a esta MAIN.

3. **Proteger el derecho constitucional a disfrutar un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona**, porque restringiendo la circulación de los vehículos atendiendo a su potencial contaminante se reducen las emisiones de óxidos de nitrógeno, se mejora la calidad del aire fundamentalmente en materia de dióxido de nitrógeno pero también en otros contaminantes del aire como las partículas, se reduce la contaminación acústica.

[60] "Evaluación del impacto en la salud de la implementación del plan de calidad del aire de la ciudad de Madrid en 2020" (título traducido del idioma inglés). Izquierdo R et al (2020). Health impact assessment by the implementation of Madrid City air-quality plan in 2020. Environmental Research. Volume 183, April 2020, 109021. https://doi.org/10.1016/j.envres.2019.109021

[61] El Informe SAM16/25 de Madrid Salud, de 23 de junio de 2025, sobre los "Efectos en Salud de la Contaminación Atmosférica en la ciudad de Madrid".

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

El dióxido de nitrógeno no solo afecta a la salud de las personas, sino que afecta al medio ambiente urbano. Los niveles elevados de este contaminante producen fenómenos de eutrofización (exceso de crecimiento de plantas y algas en el agua) y acidificación (lluvia acida), además de contribuir a la formación de partículas y O3.

La principal fuente emisora de contaminantes atmosféricos y acústicos en el ámbito territorial de la Plaza de Fernández Ladreda y la zona próxima, conocida como Plaza Elíptica, es el tráfico rodado, ya que se encuentra en una intersección que conecta varias vías principales, destacando la A-42.

4. Dar cumplimiento al deber de los poderes públicos de **proteger la salud pública y el medio ambiente** adecuado para el desarrollo de la persona, mediante la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica con las restricciones de circulación de vehículos a motor que empleen combustibles fósiles que resulten estrictamente necesarias para lograr mantener el cumplimiento, y no incumplir, los valores límite del dióxido de nitrógeno fijados en el "Cuadro 2 – Valores límite para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 11 de diciembre de 2026" de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881.

   La racionalidad de las medidas se demuestra en el efecto que las restricciones a la circulación que el Gobierno de España adoptó durante la pandemia por la COVID-19, que acreditan que la restricción de la circulación produjo una relevante de las emisiones contaminantes de óxidos de nitrógeno y una reducción sustancial de la concentración de dióxido de nitrógeno derivada de l tráfico rodado de vehículos a motor y, consecuentemente, una mejora sustancial de la calidad del aire como consecuencia de la relevante reducción de las emisiones contaminantes de dióxido de nitrógeno producidas en la ciudad de Madrid desde mediados de marzo de 2020 hasta mediados de mayo de 2020, como consecuencia de las medidas limitativas de la circulación durante el primer estado de alarma adoptado como consecuencia de la pandemia creada por la COVID-19 y sus prórrogas. [62]

   Desde que se inició el confinamiento se observó una caída significativa de las concentraciones de NO2 como consecuencia de la reducción de las emisiones con respecto a las semanas anteriores de 2020, que alcanzó el 47% de reducción entre el 15 de marzo y el 30 de abril.

   Puede verse este efecto en los gráficos mostrados a continuación, publicados en el "Informe sobre la Calidad del aire en Europa del año 2020" [63] (título traducido del idioma inglés) de la Agencia Europea de Medio Ambiente:

[62]Declarado mediante el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.
[63]AEMA, "Air quality in Europe 2020 report". https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2020-report

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

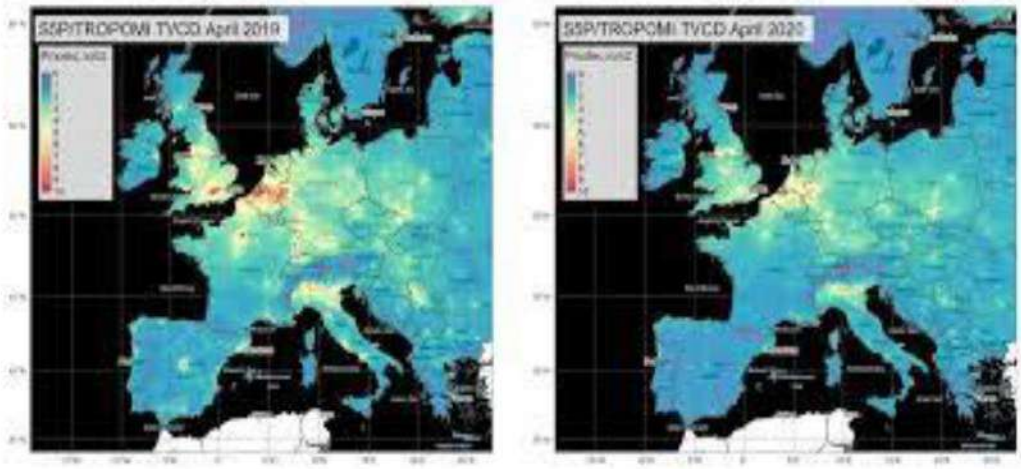


Figura 2. **Nivel medio de contaminación por NO_2 (columna vertical troposférica) obtenido del Sentinel-5P/TROPOMI para el período del 15 de marzo al 15 de abril de 2019 (panel izquierdo) y para el mismo período de 2020 (panel derecho). (Traducido del idioma inglés).**

Según este informe, entre las ciudades con mayor reducción de los niveles de NO2 en el periodo de 15 de marzo a 30 de abril de 2020 se encuentran las ciudades españolas de Barcelona, con una reducción del 59%, y Madrid, con una reducción del 47% de NO2 motivadas por el confinamiento. Ambas ciudades se encuentran entre las ciudades europeas que mayor reducción de las emisiones de NO2 experimentaron durante dicho periodo en el que se sucedieron medidas de restricción de la movilidad.

5. Que, conforme al principio de responsabilidad del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), las personas físicas y jurídicas están obligadas a dar cumplimiento a su obligación constitucional y legal de proteger la salud pública y de proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente urbano adecuado para el desarrollo de la persona, atendiendo al potencial contaminante del vehículo que conducen, en cumplimiento de lo previsto en los artículos: 43.2 segundo inciso, 45.1 in fine y 45.2 y 3 de la Constitución Española; en los términos previstos en los artículos 7.b), 7.g), 18 y 76.z3) de la LTSV; 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM; 14.3.a) de la Ley de cambio climático, en relación con los artículos 5, 14 y 15 del del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones; y 16.4 segundo párrafo de la Ley de calidad del aire.

4.2.4.3.2 Las restricciones a la circulación reguladas mediante la OMS de 2018 resultaron insuficientes y la ciudad de Madrid continuó incumpliendo la normativa de calidad del aire durante los años 2019, 2020 y 2021.

La ciudad de Madrid infringió de 2010 a 2021 los umbrales de dióxido de nitrógeno (NO2) establecidos en el Valor Límite Anual (VLA) por la DCA y de 2010 a 2019 los umbrales de dióxido de nitrógeno de Valor Límite Horario (VLH). En 2022 y 2023 la ciudad de Madrid ha dado cumplimiento tanto al VLA como al VLH.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Como consecuencia del incumplimiento de los valores límite anual y horario regulados en la Directiva 2008/50/CE denunciado por la Comisión Europea, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea declaró mediante **STJUE de 22 de diciembre de 2022 (asunto C-125/20)**,[64] el incumplimiento por el Reino de España de las obligaciones derivadas del artículo 13.1 y el anexo X de la Directiva 2008/50/CE al no haber velado porque no se superase de forma sistemática y continuada, desde 2010 hasta 2018 inclusive, el valor límite anual fijado para el dióxido de nitrógeno (NO2) y el valor límite horario fijado para el NO2 en la zona ES1301 Madrid.

Solo gracias a la regulación de las ZBE reguladas en la OMS mediante la Ordenanza 10/2021, incluyendo las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, la ciudad de Madrid ha podido dar, por fin, cumplimiento a los valores límite de NO_2 durante los ejercicios 2022, 2023 y 2024 establecidos por la Directiva 2008/50 y la vigente normativa nacional de calidad del aire, de forma equilibrada y perfectamente compatible con la mejora de la movilidad urbana sostenible y el mantenimiento de un elevado de nivel de desarrollo económico.

Resulta, por tanto, ajustado al principio de racionalidad mantener, en los términos propuestos en el Proyecto normativo, las restricciones a la circulación de vehículos que han permitido cumplir los valores límite anual y horario de dióxido de nitrógeno establecidos por la Directiva 2008/50 CE y la vigente redacción del Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire. Especialmente cuando resulta obligado mantener el cumplimiento, y no incumplir, los "Valores límite para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 11 de diciembre de 2026" para el dióxido de nitrógeno, regulados en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, que mantiene los valores límite de la Directiva 2008/50/CE, así como para avanzar progresiva y proporcionalmente, en la medida de lo posible, hacia el cumplimiento de los valores límite para dicho contaminante del "Cuadro 1. Valores límite para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 1 de enero de 2030", en el sector del tráfico rodado.

4.2.4.3.3 Mantener las restricciones a la circulación de vehículos que han permitido a la ciudad de Madrid cumplir en 2022, 2023 y 2024 los valores límite anual y horario de dióxido de nitrógeno establecidos por la Directiva 2008/50 CE y la vigente redacción del Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

Resulta ajustado al principio de racionalidad mantener las restricciones a la circulación de vehículos que han permitido a la ciudad de Madrid cumplir en 2022, 2023 y 2024 los valores límite anual y horario de dióxido de nitrógeno establecidos por la Directiva 2008/50 CE y la vigente redacción del Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

Especialmente cuando resulta obligado mantener el cumplimiento, y no incumplir, los "Valores límite para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 11 de diciembre de 2026" para el dióxido de nitrógeno, regulados en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, que mantiene los valores límite de la Directiva 2008/50/CE, así como para avanzar progresiva y proporcionalmente, en la medida de lo posible, hacia el cumplimiento de los valores límite para dicho

[64] https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?docid=268805&doclang=ES

Información de Firmantes del Documento

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

MADRID

contaminante del “Cuadro 1. Valores límite para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 1 de enero de 2030”, en el sector del tráfico rodado, que exige reducir a la mitad los valores límite anual y horario respecto a los contemplados por la Directiva 2008/50/CE.

4.2.4.3.4 Avanzar en el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno reguladas en la nueva Directiva 2024/2881 de calidad del aire

Resulta, asimismo, ajustado al principio de racionalidad regular las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos contenidos en el Proyecto de ordenanza, no solo se protege la salud pública y el medio ambiente urbano, mediante el mantenimiento del cumplimiento de la vigente normativa nacional de calidad del aire (que regula los valores límite de dióxido de nitrógeno de la Directiva 2008/50/CE, que hay que cumplir en los términos previstos en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/28814, a más tardar a 11 de diciembre de 2026), al tiempo que se avanza en el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno que la Directiva 2024/2881ha regulado que hay que cumplir en 2030, sino que con ello se evita el grave riesgo que para la salud de las personas y el medio ambiente urbano supondría incumplir los valores límite del Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881 en lo relativo al dióxido de nitrógeno, sino que, con ello, se evitaría también el riesgo jurídico y económico de que el Reino de España, y con ello la ciudad de Madrid, sea condenado por el TJUE al pago de multas multimillonarias hasta que se logre dar cumplimiento a los valores límite del referido contaminante atmosférico.

4.2.4.3.5 Restricciones definidas según el potencial contaminante de los vehículos

La regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica responde al principio de racionalidad porque las restricciones a la circulación se establecen atendiendo al potencial contaminante de los vehículos en cumplimiento de los artículos 14.3 de la Ley de cambio climático y el artículo 5.2 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones en relación con el Anexo II.E del Reglamento General de Vehículos, aprobado mediante Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre. En cumplimiento del artículo 5.2 último inciso del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, las restricciones de circulación de las ZBEDEP Distrito centro y Plaza Elíptica no afectan a los vehículos CERO emisiones, por ser la clasificación de vehículos menos contaminantes conforme a la vigente normativa comunitaria y nacional.

4.2.4.3.6 Conforme al ordenamiento jurídico

La motivación, el diseño, la delimitación del ámbito territorial y la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica Madrid ZBE, en los términos contenidos en el Proyecto de ordenanza y esta MAIN. se propone conforme a evidencias científicas y de conformidad con lo establecido en el ordenamiento jurídico:

La delimitación del ámbito territorial de las ZBEDEP es racional porque se circunscribe al ámbito territorial estrictamente necesario para lograr la satisfacción de las razones de imperiosas de interés general que motivan la regulación de la ordenación permanente de tráfico.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

La restricción circulatoria de la ZBEDEP Plaza Elíptica se limita a reproducir la normativa ya vigente, firme y aplicable a todas las vías públicas de la ciudad Madrid, regulada en el artículo 21 de la OMS por la que se prohíbe la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", por lo que la regulación de a ZBEDEP, en los términos propuestos por el Proyecto de ordenanza, implica tan solo la aplicación de dicha prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes en el tramo de la A-42 situado bajo la Plaza de Fernández Ladreda, dando cumplimiento a la obligación jurídica impuesta por los artículos 16.4 de la Ley de calidad del aire, 14.3 de la Ley de cambio climático y 5.2 inciso segundo del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

4.2.4.3.7 Avalada por la evidencia empírica de instituciones y expertos de la Organización Mundial de la Salud y la Agencia Europea de Medio Ambiente

Además, la regulación de las ZBEDEP ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, en los términos contenidos en el proyecto de ordenanza, satisface el principio de racionalidad porque **se basa la evidencia empírica disponible, el criterio de los expertos y las autoridades de la Organización Mundial de la Salud, de las instituciones comunitarias** (Comisión Europea), nacionales (Agencia Europea del Medio Ambiente, Ministerio de Transición Ecológica, Instituto Carlos III) y municipales (Madrid Salud), aprovechando la opinión de expertos independientes y analizando las experiencias y mejores prácticas comunitarias, internacionales y nacionales.

La regulación de las ZBEDEP responde al principio de racionalidad porque, según los mejores y más actualizados datos científicos y evidencias empíricas disponibles, la restricción a la circulación de los vehículos a motor reduce las emisiones nocivas del contaminante atmosférico dióxido de nitrógeno, y posibilita la protección de la salud humana mediante la reducción de los efectos perjudiciales de mortalidad y morbilidad que provoca el dióxido de nitrógeno.

4.2.4.3.8 Conclusión

Por todo ello, la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, en los términos propuestos en el Proyecto de ordenanza, constituye el instrumento normativo adecuado para lograr la satisfacción de las razones imperiosas de interés general que motivan la necesidad de adoptar dicha normativa (protección del derecho a la vida y la integridad física, la salud pública, la salud de las personas y el medio ambiente urbano) mediante el cumplimiento de los valores de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno a través de la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos que empelan energías fósiles, siendo plenamente acorde al principio de racionalidad la regulación de las referidas ZBEDEP propuesta en el Proyecto de ordenanza para mantener el cumplimiento y para no incumplir los valores límite de dióxido de nitrógeno para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 11 de diciembre de 2026 regulados en Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881 para el año 2026, en las estaciones de vigilancia de la calidad del aire de Plaza del Carmen y de Plaza Elíptica, así como para lograr una reducción inmediata de las emisiones contaminantes del tráfico rodado de forma que, junto con las medidas adicionales que se recogen en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, pueda avanzarse en el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 1 de enero de 2030, regulados en Cuadro 1 de la Sección 1 del Anexo I de la citada Directiva 2024/2881 para el año 2030.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Adicionalmente a todo lo anteriormente expuesto, adicionalmente a la reducción de la contaminación por dióxido de nitrógeno en la fuente principal de dicho contaminante del aire -con la finalidad de cumplir los valores límite fijados para dicho contaminante por la Directiva 2024/2881 dando además, con ello, cumplimiento al artículo 14.3 de la Ley de cambio climático y al artículo 3.1.a) del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones-, las restricciones a la circulación de vehículos de las ordenaciones permanentes de tráfico de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica de los vehículos, atendiendo a su potencial contaminante, permite satisfacer el principio de racionalidad respecto al cumplimiento de los objetivos de las ZBE regulados en el artículo 3 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, que suponen importantes beneficios para el interés general:

1. Mejoras en la calidad del aire general, en materia de otros contaminantes como las partículas (PM 10 y 2,5), dando cumplimiento al artículo 3.1.a) del Real Decreto 1052/2022.

2. Mitigación del cambio climático, al reducirse las emisiones de efecto invernadero como consecuencia de la reducción de la circulación de vehículos, especialmente de las categorías más contaminantes de vehículos según su potencial contaminante, dando cumplimiento al artículo 3.1.b) del Real Decreto 1052/2022.

3. Reducción de la contaminación acústica, dado que al disminuir el tráfico de vehículos, se reducen los niveles de ruido, lo que mejora la calidad de vida de los habitantes de la ciudad. El mismo efecto se produce como consecuencia de las acciones de fomento de las diferentes Administraciones Públicas que facilitan la renovación por vehículos más modernos y menos contaminantes acústicamente (como los vehículos ECO y CERO Emisiones, pero también por los requisitos más estrictos de homologación en cuanto al ruido de las categorías con menor potencial contaminante. Con ello, se da cumplimiento al artículo 3.2.a) del Real Decreto 1052/2022.

4. El impulso de cambio modal hacia modos de transporte más sostenible, como el transporte público colectivo de viajeros regular de uso general, la bicicleta o vehículos eléctricos, dando cumplimiento al artículo 3.2.b) del Real Decreto 1052/2022.

5. Incremento de la eficiencia energética, dado que la regulación de las ZBEDEP, al adoptarse atendiendo al potencial contaminante de los vehículos, que está relacionado con la eficiencia energética, puede estimular el uso de vehículos más eficientes energéticamente, dando cumplimiento al artículo 3.2.c) del Real Decreto 1052/2022.

4.2.4.4 Proporcionalidad de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica

La regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica responde al principio de proporcionalidad por los siguientes motivos que a continuación se desarrollan:

4.2.4.4.1 Restricciones imprescindibles para lograr la satisfacción de razones de interés general que motivan la regulación de las ZBEDEP Distrito centro y Plaza Elíptica.

El proyecto normativo se ha redactado y tramitado partiendo del análisis actualizado de las mediciones de las estaciones de calidad del aire, incorporando modelizaciones del impacto esperado de la regulación de las ZBEDEP en materia de calidad del aire por dióxido de nitrógeno, tomando en consideración la totalidad

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

de iniciativas y medidas para la mejora de la calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno incluidos tanto en el Plan A como en la Estrategia Medioambiental Madrid 360.

El Proyecto de ordenanza propone modificar la OMS mediante la regulación de las restricciones a la circulación mínimas y absolutamente imprescindibles para lograr la satisfacción de las razones de interés general a las que sirve, la salvaguardia de las siguientes razones imperiosas de interés general a las que sirve:

1. protección del derecho constitucional a la vida y a la integridad física;
2. protección de la salud pública;
3. a la garantía del derecho constitucional a la salud de las personas;
4. y la garantía del derecho constitucional a disfrutar un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona;

mediante el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno fijados por la normativa comunitaria para proteger la salud humana en el Cuadro 2 de la Sección 1 de Anexo I de la Directiva (UE) 2024/2881, atendiendo a la clasificación ambiental de los vehículos según su potencial contaminante, conforme a lo previsto en los artículos 16.4 de la Ley de calidad del aire, del artículo 14.3 de la Ley de cambio climático y el artículo 5.2 del 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, de forma proporcional al cumplimiento de los objetivos de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, por ser el contaminante del aire cuyos valores límite solo ha podido cumplir la ciudad de Madrid y resultar imprescindible regular las restricciones de circulación que resultan estrictamente necesarias para lograr el cumplimiento de los objetivos de reducción de la contaminación por dióxido de nitrógeno causada por su principal fuente en la ciudad de Madrid, el tráfico rodado de vehículos que emplean combustibles fósiles.

Desde el punto de vista jurídico se considera que la garantía del el derecho fundamental a la vida y a la integridad física, la protección la salud pública, y la protección de los derechos constitucionales a la salud de las personas y a disfrutar de un medio ambiente urbano adecuado para el desarrollo de la persona, deben primar sobre el interés individual y privado de una persona a circular por la zona más céntrica de la ciudad, que sufre problemas agravados de contaminación y las externalidades negativas de la demanda de uso del espacio público más intensa de la ciudad y, probablemente de España, en relación con el Distrito Centro, y de la zona que históricamente ha sufrido mayores problemas de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno de la ciudad (Plaza Elíptica).

4.2.4.4.2 Restricciones mínimas imprescindibles tras considerar todas las alternativas no normativas.

El proyecto normativo se ha redactado y tramitado partiendo del análisis actualizado de las mediciones de las estaciones de calidad del aire, incorporando modelizaciones del impacto esperado de la regulación de las ZBEDEP en materia de calidad del aire por dióxido de nitrógeno, tomando en consideración la totalidad de iniciativas y medidas para la mejora de la calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno incluidos tanto en el Plan A como en la Estrategia Medioambiental Madrid 360.

Deben tomarse en consideración la totalidad de las medidas de mejora de la calidad del aire y de reducción del dióxido de nitrógeno adoptadas por el Ayuntamiento de Madrid desde el año 2007, entre las que destacan las relacionadas en el **apartado 2.2.1.1 de esta MAIN**, en virtud de los distintos instrumentos de planificación en materia de calidad del aire, especialmente el **Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático** (BOAM de 26 de septiembre de 2017) y **la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360",** que se

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

consideran a efectos justificativos del análisis de las alternativas regulatorias analizadas y de la constatación de que no existen otras medidas menos restrictivas de derechos, o que impongan menos obligaciones a las personas destinatarias que las reguladas en esta ordenanza porque no son meros antecedentes, sino que constituyen medidas específicamente planificadas e implementadas con objeto de dar cumplimiento a la obligación de cumplir los valores límite del contaminante dióxido de nitrógeno impuestos por las sucesivas Directivas de calidad del aire, previamente citadas, y porque todas esas medidas han evitado y evitan la necesidad de adoptar restricciones más intensas para la circulación de vehículos a motor por las vías públicas urbanas incluidas en el ámbito territorial de las ZBEDEP.

Por razones de economía, **se da por expresamente reproducido en este apartado**, el contenido de los apartados 2.2.1.1 y 2.2.1.2 de esta MAIN, especialmente **el apartado 2.2.1.1 de esta MAIN** que relaciona y describe las medidas no normativas adoptadas por el Ayuntamiento de Madrid para mejorar la calidad del aire mediante la reducción de la contaminación por dióxido de nitrógeno, adicionales y complementarias a la regulación de las ZBE de a ciudad de Madrid, incluyendo las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

La regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, en los términos contenidos en el Proyecto normativo, satisface las exigencias del principio de proporcionalidad al **establecer las restricciones a la circulación de vehículos mínimas e imprescindibles, porque, de no haberse considerado como alternativas no normativas y adoptado por el Ayuntamiento de Madrid, habría sido necesario adoptar medidas normativas adicionales o más restrictivas de la circulación de vehículos**, atendiendo a la clasificación ambiental según su potencial contaminante.

4.2.4.4.3 Restricciones basadas en el potencial contaminante de los vehículos.

La regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica responde al principio de proporcionalidad porque las restricciones a la circulación se establecen atendiendo al potencial contaminante de los vehículos en cumplimiento de los artículos 14.3 de la Ley de cambio climático y el artículo 5.2 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones en relación con el Anexo II.E del Reglamento General de Vehículos, aprobado mediante Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre. En cumplimiento del artículo 5.2 último inciso del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, las restricciones de circulación de las ZBEDEP Distrito centro y Plaza Elíptica no afectan a los vehículos CERO emisiones, por ser la clasificación de vehículos menos contaminantes conforme a la vigente normativa comunitaria y nacional.

Las restricciones se establecen atendiendo al potencial contaminante de los vehículos, es decir, atendiendo al elemento determinante de la corresponsabilidad en la emisión de óxidos de nitrógeno al aire ambiente por la fuente misma que provoca dicha contaminación, y por tanto atendiendo a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general que motivan dicha regulación (proteger el derecho fundamental a la vida y la integridad física, los derechos constitucionales a la salud y al medio ambiente urbano adecuado para el desarrollo de la persona).

Las limitaciones establecidas en las ZBE afectan, fundamentalmente, a los turismos de clasificación ambiental “A”, y este tipo de vehículos emite, en la ciudad de Madrid 1,6 veces más NOx que un turismo de clasificación ambiental “B”, 4,5 veces más que un turismo “C” y casi 30 veces más que un ECO, teniendo en cuenta los factores de emisión de NOx (g/km) emitidas por los turismos en Madrid según su clasificación ambiental.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Clasificación ambiental de los turismos	Emisiones de NOx en función de la clasificación ambiental (g/km)
A	0,683
B	0,433
C	0,151
ECO	0,023
CERO	0,007

Fuente: Inventario de emisiones contaminantes a la atmosfera en el municipio de Madrid. 2022 y Estudio del parque circulante de la Ciudad de Madrid (Año 2024)

Por tanto, **para alcanzar la misma reducción teórica de emisiones con limitaciones a otro tipo de vehículos, la intensidad de la actuación, es decir, el número de restricciones a turismos debería de ser mucho mayor.** De esta forma, para poder obtener el mismo resultado que restringiendo, por ejemplo, la circulación de 10.000 turismos "A", se debería restringir la circulación de 16.000 turismos "B", 45.000 "C" o 300.000 ECO.

En la actualidad, los turismos "A" representan el 3,89% de los kilómetros recorridos del total del parque circulante de la ciudad (Madrid ZBE), el 1,15% de la ZBEDEP Distrito de Centro y un 0,92% de la ZBEDEP de Plaza Elíptica, según Estudio del parque circulante de la Ciudad de Madrid (Año 2024).

Aunque los vehículos más contaminantes representan el 3,89% del parque circulante, su contribución a las emisiones de NOx es desproporcionadamente alta, ya que representan el 12,1% de las emisiones de NOx y el 10,6% de las emisiones de PM2,5 en el conjunto del municipio.

Los automóviles antiguos, que no cumplen con las normativas más estrictas de emisiones, y aquellos que utilizan combustibles fósiles de manera menos eficiente, **generan un volumen de contaminantes muy superior al de los vehículos modernos y más limpios**, como ya se ha indicado

4.2.4.4.4 Restricciones de circulación circunscritas al ámbito territorial mínimo imprescindible

1. La definición del ámbito territorial de las ZBEDEP, el ámbito territorial de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica se ha realizado conforme a criterios técnicos de movilidad sostenible y eficiencia ambiental.

Según el Proyecto de modificación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica -sometido a información pública con anterioridad a la aprobación inicial y el sometimiento a información pública del Proyecto de ordenanza-, las ZBE de Madrid, combinan un núcleo de mayores restricciones y una o más áreas de menores restricciones entorno al anterior, como es actualmente el caso en Milán y Londres.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

En la ciudad de Madrid se ha seguido este modelo, regulando dos ZBEDEP con medidas de control más restrictivas debido a sus índices de contaminación, estimación de la superficie contaminada, la población expuesta a la contaminación, así como sus características específicas.

2. La delimitación territorial de la ZBEDEP Distrito Centro se justifica por los siguientes motivos:

a) El incumplimiento reiterado desde 2010 hasta 2018 del valor límite anual fijado para el dióxido de nitrógeno (NO2), y el valor límite horario fijado para el NO2, en la ciudad de Madrid.

b) El incumplimiento de los objetivos de calidad acústica en el Distrito Centro ha motivado su declaración como Zona de Protección Acústica Especial, conforme al Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de 30 de abril de 2019, por el que se aprueba la revisión de la Declaración de Zona de Protección Acústica Especial correspondiente al Distrito Centro, así como su Plan Zonal Específico.

c) Cabe destacar que la Zona de Bajas Emisiones de Distrito Centro comprende la totalidad del distrito, garantizando así la seguridad jurídica de la actuación por el mejor conocimiento del ámbito con restricciones por parte de la ciudadanía, lo que no ocurría cuando existían cuatro APR en el Distrito Centro.

d) Además, su delimitación se ha realizado de manera continua, sin incluir territorios no colindantes.

e) En la definición de su perímetro, contenida en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 23.2 de la OMS, se ha optado por vías de mayor capacidad, con velocidad de 50 Km/h, que delimitan de forma natural los espacios que están sometidos a más presión desde el punto de vista de calidad del aire, emisiones y escasez del espacio público.

f) Al objeto de garantizar la movilidad urbana y asegurar la proporcionalidad de su regulación, el Proyecto normativo contempla la libe circulación de vehículos por en todas las calles que componen el perímetro de la ZBEDEP, mediante la redacción que propone dar al artículo 23.3.a) de la OMS.

g) Asimismo el Proyecto contempla unas calles interiores de libre circulación, relacionadas en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 23.3.a) de la OMS y al apartado segundo punto tres del Anexo III de la OMS, con el objeto de posibilitar la circulación de vehículos que requieran acceder a aparcamientos situados en el interior de la ZBEDEP de forma contigua a su perímetro.

3. Por su parte, la delimitación territorial de la ZBEDEP Plaza Elíptica se justifica por la configuración de la trama urbana de la zona de Plaza Elíptica que dificulta la ventilación natural de la zona, lo que, unido a la A42 como vía de alta capacidad, con una generación elevada de contaminantes por el tráfico rodado, genera niveles locales de elevada contaminación. Entre los años 2019 y 2024, la estación de Plaza Elíptica, como consecuencia de las medidas implementadas, ha sido la estación de tráfico con mayor reducción porcentual de NO_X (24,39% frente una media del 19,60%), pese a lo cual sigue siendo la estación con peor comportamiento de la red de medida.

4. La regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica satisface el principio de proporcionalidad porque las restricciones circulatorias se circunscriben al ámbito territorial estrictamente necesario para lograr la salvaguardia de las razones imperiosas de interés general que la motivan, es decir, al ámbito

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

territorial estrictamente imprescindible para lograr el cumplimiento de los objetivos de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, en los términos regulados en el Cuadro 2 de la Sección 1 de Anexo I de la Directiva (UE) 2024/2881 y atendiendo a la clasificación ambiental de los vehículos según su potencial contaminante.

5. En lo relativo al ámbito territorial de la **ZBEDEP Distrito Centro,** la redacción que el Proyecto de ordenanza propone dar al artículo 23.2 de la OMS, delimita el **ámbito territorial absolutamente imprescindible** para la satisfacción de las razones de interés general a las que sirve (salvaguardia d el as razones imperiosas de interés general de protección del derecho constitucional a la vida y a la integridad física, a la protección de la salud pública, a la garantía de los derechos constitucionales a la salud de las personas y a disfrutar un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona), estableciendo una delimitación geográfica clara y bien delimitada que se establece en la M-10, el primer anillo de circunvalación del que dispuso la ciudad y que delimita el centro histórico y que coincide con la zona de mayor demanda de uso del espacio público de toda la ciudad. La determinación de su ámbito geográfico satisface los principios de proporcionalidad e intervención mínima, abarcando una extensión aproximada de 5,2 km², y por tanto, **menos del 1% de la superficie** total **del municipio** de Madrid (604,3 km²).

La determinación del ámbito territorial de la ZBEDEP Distrito Centro resulta adecuada y suficiente para el cumplimiento de los objetivos establecidos de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, dando con ello cumplimiento a lo previsto en los artículos 4.2, 3.1.a) y 5.2 segundo inciso del del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, porque la determinación del ámbito territorial:

a) Porque, conforme a lo previsto en los artículos 4.2, y 5.2 segundo inciso en relación con el artículo 3.1.a) del Real Decreto 1052/2022, **las restricciones de circulación son proporcionales a los objetivos de calidad del aire, en la medida en que** se ha definido el mínimo ámbito territorial imprescindible para mantener **el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno para la protección de la salud humana** que deberán cumplirse, a más tardar, el 11 de diciembre de 2026, en aplicación de lo previsto en el **Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881** -es decir, porque pretende que, como mínimo, se sigan cumpliendo el valor límite anual de 40 µg/m³ y el valor límite horario 200 µg/m³ que no debe superarse más de 18 horas/año-, y que se avance progresivamente hacia el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 1 de enero de 2030, regulados en el Cuadro 1 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881.

b) Porque, conforme a lo previsto en el artículo 5.2 segundo inciso, en relación con el artículo 4.2 del Real Decreto 1052/2022, **las restricciones de circulación afectan prioritariamente a los vehículos con más potencial contaminante**, los vehículos con clasificación ambiental "A", reproduciendo la prohibición de circulación firme del artículo 21 de la OMS que ya resulta de aplicación e incluye dicho ámbito, y porque se establecen las restricciones de circulación de vehículos, atendiendo a su clasificación ambiental según su potencial contaminante en los términos previstos en el Anexo II.E del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, y de forma proporcional a los objetivos de calidad del aire porque se regulan las restricciones de circulación de vehículos mínimas imprescindibles para lograr, como mínimo, mantener en la zona centro de la ciudad de Madrid el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, así como avanzar progresivamente en el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 1 de enero de 2030, regulados en el Cuadro 1 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Asimismo, satisface el principio de proporcionalidad porque el Proyecto de ordenanza propone permitir la libre circulación de vehículos en todas las calles que componen el perímetro de la ZBEDEP, así como en las calles o tramos de las calles relacionadas en el apartado segundo punto tres del anexo III.

6. En lo relativo a la **ZBEDEP Plaza Elíptica, la determinación de su ámbito territorial resulta adecuada y suficiente para el cumplimiento de los objetivos** establecidos de calidad del aire **en materia de dióxido de nitrógeno**, dando con ello cumplimiento a lo previsto en los artículos 4.2, 3.1.a) y 5.2 segundo inciso del del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, porque la determinación del ámbito territorial:

a) Porque, conforme a lo previsto en los artículos 4.2, y 5.2 segundo inciso en relación con el artículo 3.1.a) del Real Decreto 1052/2022, **las restricciones de circulación son proporcionales a los objetivos de calidad del aire, en la medida en que** se ha definido el mínimo ámbito territorial imprescindible para mantener **el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno para la protección de la salud humana** que deberán cumplirse, a más tardar, el 11 de diciembre de 2026, en aplicación de lo previsto en el **Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881** -es decir, porque pretende que, como mínimo, se sigan cumpliendo el valor límite anual de 40 µg/m^3 y el valor límite horario 200 µg/m^3 que no debe superarse más de 18 horas/año-, y que se avance progresivamente hacia el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 1 de enero de 2030, regulados en el Cuadro 1 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881.

b) Porque, conforme a lo previsto en el artículo 5.2 segundo inciso, en relación con el artículo 4.2 del Real Decreto 1052/2022, **las restricciones de circulación afectan única y exclusivamente a los vehículos con más potencial contaminante**, los vehículos con clasificación ambiental "A", reproduciendo la prohibición de circulación firme del artículo 21 de la OMS que ya resulta de aplicación e incluye dicho ámbito.

4.2.4.4.5 En la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro se contemplan excepciones para compatibilizar los derechos individuales con la satisfacción de las razones imperiosas de interés general que motivan su regulación.

En la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro se autoriza la circulación de vehículos por la **ZBEDEP Distrito Centro que necesitan circular por su ámbito territorial, mediante las excepciones** las restricciones de circulación, reguladas en base a varios tipos de criterios, entre ellos los económicos y sociales, atendiendo siempre a la clasificación ambiental de los vehículos según su potencial contaminante, conforme a lo previsto en los artículo 5.2 segundo inciso y 5.3 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, y de forma proporcional a los objetivos de calidad del aire, de manera que a mayor potencial contaminante de los vehículos, mayor restricción a su circulación en una zona con problemas agravados de contaminación del aire y acústica y sometida a una extraordinaria demanda de uso del espacio público.

4.2.4.4.6 Restricción circulatoria de los vehículos industriales de clasificación ambiental "A" por las vías públicas incluidas en el ámbito territorial de la ZBEDEP Distrito Centro.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

La restricción de la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" (los más contaminantes), se aplica a todas las vías públicas urbanas de la ciudad de Madrid en virtud del artículo 21 de la OMS.

Los vehículos con clasificación ambiental "A" (turismos sin etiqueta ambiental) son aquellos diésel anteriores al año 2006 y gasolina anteriores al 2001, esto significa que a partir del 1 de enero de 2026 estos vehículos tendrán más de 20 años en el caso de los diésel y más de 25 años en el caso de los gasolina.

Los vehículos con clasificación ambiental A tienen una antigüedad que supera el doble de la edad media de los vehículos que circulan por la ciudad de Madrid, según **Estudio del parque circulante de la Ciudad de Madrid. Año 2024):**

https://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/Sostenibilidad/EspeInf/MOVEN/Ficheros/AYTOMAD_EstudioParqueCirculante2024.pdf

Tabla 12. Antigüedad media del parque circulante 2024

SECTOR	Edad media (años)
Turismos	10
Vehículos ligeros	9,3
Vehículos pesados	8,8
Autobuses	7,4
Motocicletas	8,5
Taxis	4,1
VTCs	3,5

4.2.4.4.7 Restricción circulatoria de los vehículos industriales de clasificación ambiental "B" por las vías públicas incluidas en el ámbito territorial de la ZBEDEP Distrito Centro.

Las restricciones a la circulación de la ZBEDEP Distrito Centro afectan a la circulación de los vehículos industriales con clasificación ambiental "B".

En cuanto a los vehículos industriales "B", son aquellos vehículos ligeros de gasolina anteriores al año 2006 y diésel anteriores al 31 de agosto de 2015, y aquellos vehículos pesados de gasolina y diésel anteriores al 2006.

Las restricciones a la circulación de los vehículos industriales con clasificación ambiental "B" afectarían a vehículos que, a partir del 1 de enero de 2026, si se tratase de vehículos ligeros de gasolina tendrían más de 20 años, mientras que si se tratase de vehículos ligeros diésel tendrían más de 11 años y, que si se tratase de vehículos pesados (ya sea de gasolina o de diésel) tendrían más de 20 años.

Por tanto, las restricciones de circulación de la ZBEDEP se aplicarían a vehículos que han superado su edad media y más que la doblan en el caso de los vehículos pesados, ya que la edad media que es de 9 años.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

4.2.4.4.8 La regulación afecta prioritariamente a los vehículos más contaminantes

La regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y plaza Elíptica es proporcional **porque afecta prioritariamente a los vehículos más contaminantes**, los vehículos con clasificación ambiental A, en cumplimiento del artículo 18 de la LTSV en relación con el artículo 16.4 de la Ley de calidad del aire y del artículo 14.3 de la Ley de cambio climático y del artículo 5.2 segundo inciso del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones (que regula que *"las prohibiciones o restricciones de acceso afectarán prioritariamente a los vehículos con más potencial contaminante").*

Porque la regulación de las restricciones de circulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica no afecta a los vehículos con clasificación ambiental CERO Emisiones, tal y como regla el artículo 5.2 último inciso del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre.

La regulación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, en los términos contenidos en el Proyecto de ordenanza, se limita a reproducir la prohibición de circulación que ya regula el artículo 21 de la OMS (Madrid ZBE) y que se aplica a todas las vías públicas urbanas de la ciudad de Madrid, incluidas, por supuesto, las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Mientras que la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro, en los términos contenidos en el Proyecto de ordenanza, además de reproducir la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental A del vigente artículo 21 de la OMS, establece restricciones de circulación atendiendo a dos criterios conforme a la redacción que el artículo propone dar al artículo 23.3.c) de la OMS:

1. las restricciones de circulación que responden a la necesidad y obligación legal de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno se regulan atendiendo a la clasificación de los vehículos, según su potencial contaminante, y de forma proporcional al cumplimiento de los objetivos de calidad del aire, a mayor potencial contaminante mayor restricción circulatoria;
2. mientras que las restricciones establecidas atendiendo a la necesidad de racionalizar el uso del espacio público viario en la zona de la ciudad con mayor demanda de uso de toda la ciudad, las restricciones circulatorias se establecen atendiendo a la concurrencia de determinadas razones o para el desarrollo de actividades económicas, profesionales o de otra naturaleza que justifique la necesidad de circulación por la zona más céntrica y demandada de la ciudad.

4.2.4.4.9 Compatibiliza la libertad de circulación con la protección del derecho a la vida y la integridad física mediante el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno

1. Las restricciones a la circulación de los vehículos en función de su clasificación ambiental por las ZBEDEP cuya regulación se propone en el Proyecto de ordenanza, no implican una privación del derecho a la libre circulación, sino que tales limitaciones resultan de la ponderación con el derecho fundamental a la vida y con el "derecho" constitucional a la protección de la salud, que se tratan de proteger y además responden a un criterio de proporcionalidad, pues como ya se ha indicado no son limitaciones absolutas a la libre circulación, sino que solo serán aplicables estas limitaciones a aquéllos vehículos que emitan más contaminantes a la atmósfera, y por ende su circulación perjudica a otros bienes jurídicos que también deben ser protegidos por la Administración Municipal, que constituyen además un interés general de los ciudadanos de Madrid, como son la salud pública y el derecho de éstos a su derecho a la vida y la integridad física, su derecho a la salud individual, y el derecho a disfrutar un medio ambiente urbano adecuado para el desarrollo de su persona.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

2. La regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos propuestos por el Proyecto de ordenanza, da cumplimiento al principio comunitario básico del Derecho medioambiental *"quien contamina paga"* y que el artículo 4.2 de la LCA obliga legalmente a los particulares a esforzarse *"en contribuir a evitar y reducir la contaminación atmosférica",* preceptos que serían de oportuna aplicación a los titulares de vehículos más contaminantes, que son quienes conforme a lo previsto en los artículos 16.4 de la Ley de calidad del aire, 14.3 de la Ley de cambio climático y 5.2 segundo inciso del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, deben verse afectados en mayor medida por las prohibiciones y restricciones de circulación de vehículos en función de su clasificación ambiental atendiendo a su potencial contaminante.

4.2.4.4.10 Compatibiliza el desarrollo de la movilidad con la imprescindible protección de la salud pública y de la salud de las personas, especialmente de la de los grupos de riesgo

La regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica protege el derecho fundamental a la vida y a la integridad física de las personas, así como los derechos constitucionales a la salud y al medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona.

Existe una desproporción absoluta entre la causación de perjuicios a la vida y a la integridad física, al derecho a la salud, y el derecho a un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, frente a meras consideraciones de carácter económico, genérica e indeterminadamente referidas a colectivos sociales y empresariales calificados como "vulnerables", porque la regulación de las ZBE vigente en el momento de redacción de esta MAIN, como la redacción que propone dar el Proyecto normativo, se destina precisamente a proteger los derechos fundamentales, atendiendo especialmente a los de aquellos colectivos más vulnerables, debiendo recordar que conforme a la normativa de calidad del aire la vulnerabilidad se refiere exclusivamente a la salud de las personas, a la especial protección de los grupos de riesgo, los menores, las personas de edad avanzada y las personas con enfermedades crónicas.

Por ello, la regulación de las ZBEDEP Distrito centro y Plaza Elíptica, en los términos contenidos en el Proyecto normativo, protege especialmente el derecho a la viday a la integridad física, el derecho a la salud y, consecuentemente el resto de derechos individuales de las personas vulnerables.

Por otro lado, La Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde en Septiembre del 2019, define el "anillo 2" que identifica con el Distrito Centro, en el que recoge actuaciones complementarias para la mejora de la calidad del aire mediante la peatonalización del entorno de la Puerta del Sol, la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de EMT para comunicar el Distrito Centro de norte a sur y de este a oeste y la creación de una línea circular de autobuses de bajas emisiones que recorra el perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro.

4.2.4.4.11 Protege la salud de las personas vulnerables

1. La normativa comunitaria y nacional de calidad del aire regula el concepto de personas vulnerables atendiendo a la afección a su salud que provoca la contaminación del aire, no atendiendo a razones económicas.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

La vulnerabilidad conforme a la normativa de calidad del aire se refiere exclusivamente a la salud de las personas, **a la especial protección de los grupos de riesgo, los menores, las personas de edad avanzada y las personas con enfermedades crónicas**.

Tal y como expresamente motiva la Directiva (UE) 2024/2881 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2024 sobre la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, [65] los datos científicos muestran que el dióxido de nitrógeno *"tienen diversos efectos adversos importantes para la salud humana y están relacionadas con varias enfermedades no transmisibles, problemas de salud y aumento de la mortalidad"* (considerando 19).

En su considerando 24 la Directiva (UE) 2024/2881 destaca que es necesario *"reducir al mínimo los efectos perjudiciales para la salud humana, prestando particular atención a los grupos vulnerables y a las poblaciones sensibles"*, colectivos que identifica con los grupos de riesgo, los menores, las personas de edad avanzada y las personas con enfermedades crónicas (y destacadamente las respiratorias y cardíacas).

2.- La salud de las personas económicamente más desfavorecidas sería, junto a las personas mayores, las más jóvenes y las personas con enfermedades crónicas, la más afectada si se estimada la ejecución provisional de la demanda, *"debido tanto a su mayor exposición como a su mayor vulnerabilidad".*

Como motiva la **Directiva (UE) 2024/2881** en su considerando 20: *"Aunque la contaminación atmosférica es un problema de salud universal, los riesgos no se distribuyen uniformemente entre la población, y* ***la población sensible y los grupos vulnerables corren mayor riesgo que otros de sufrir daños****", reconociendo "el aumento de los riesgos y las necesidades específicas de la población sensible y de los* ***grupos vulnerables en lo que respecta a la contaminación atmosférica****",* que **exige otorgarles la adecuada protección**.

Por ello, resulta imprescindible para la protección de su salud y los derechos de las personas más desfavorecidas económicamente que se mantenga la vigencia y eficacia imperativa de la normativa de las ZBE, porque les beneficia especialmente dado que, como expresamente motiva la citada Directiva (UE) 2024/2881: ***"la salud de las personas con un nivel socioeconómico inferior tiende a verse más afectada por la contaminación atmosférica que la salud de la población en general, debido tanto a su mayor exposición como a su mayor vulnerabilidad"*** (considerando 21), tal y como se deriva del estudio nº 22/2018 de la Agencia Europea de Medio Ambiente titulado «Unequal exposure and unequal impacts: social vulnerability to air pollution, noise and extreme temperatures in Europe» (Exposición desigual e impactos desiguales: vulnerabilidad social a la contaminación atmosférica y acústica y a las temperaturas extremas en Europa. [66]

El referido informe concluye, según la nota de prensa de la Agencia Europea del Medio Ambiente, [67] que:

> *"Las regiones más ricas, incluidas* ***las grandes ciudades****, tienden a tener, en promedio,* ***mayores niveles de dióxido de nitrógeno*** *(NO_2),* ***principalmente por la elevada concentración del tráfico*** *y de actividades económicas. No obstante, en estas mismas regiones,* ***las comunidades más pobres tienden a estar expuestas a niveles locales más elevados de NO_2.****"*

[65] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202402881

[66] Disponible exclusivamente en inglés en el siguiente enlace: https://www.eea.europa.eu/publications/unequal-exposure-and-unequal-impacts/

[67] https://www.eea.europa.eu/es/highlights/se-necesitan-mas-medidas-para

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

*"Algunas **autoridades** regionales y **municipales están actuando de una manera proactiva en la reducción del impacto de los riesgos medioambientales en las personas más vulnerables de la sociedad**.*

*La mejora de la ordenación territorial y la gestión del tráfico por carretera, como por ejemplo **la introducción de zonas de bajas emisiones** en los centros urbanos, **están contribuyendo a reducir la exposición a la contaminación atmosférica** y al ruido en las zonas **en las que viven grupos socialmente vulnerables**".*

3. Los usuarios vulnerables a efectos de la normativa de tráfico son las personas vulnerables a efectos de seguridad vial, sin que se tenga en consideración si su situación económica solo les permite utilizar un vehículo que les ofrezca una menor protección.

El considerando 4 del del Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de noviembre de 2019 define los usuarios vulnerables como los peatones y "*otros usuarios de la vía pública motorizados y no motorizados, que pueden utilizar soluciones de movilidad personal sin tener una carrocería que los proteja",* mientras que su artículo 3.1, aplicando la definición del artículo 3 del Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, los regula como *"los usuarios de la vía pública no motorizados, incluidos, en particular, los ciclistas y los peatones, así como los vehículos de motor de dos ruedas".*

4. La protección de las personas económicamente más vulnerables exige la adopción de medidas eficaces que protejan la salud de todas las personas, desde el hecho científico de que las personas más desfavorecidas económicamente son uno de los colectivos especialmente afectados en su salud por la *"contaminación atmosférica debido tanto a su mayor exposición como a su mayor vulnerabilidad.*

Precisamente por este motivo resulta necesaria la regulación de las ZBEDEP en los términos contenidos en el proyecto. Especialmente la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro porque la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes ya resulta aplicable a todas las vías públicas urbanas de toda la ciudad en virtud del artículo 21 de la OMS, sin perjuicio de la ventaja que supone para la protección de la salud de quienes viven o visitan el ámbito territorial de la ZBEDEP Plaza Elíptica y de la importancia que tiene su restricción en el tramo de la A-42 situado bajo la Plaza de Fernández Ladreda para no empeorar los registros de calidad del aire de la estación situada en dicha zona, al objeto de evitar el incumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno en dicha estación y, por ende, en toda la ciudad de Madrid, dado que conforme a la Directiva de calidad del aire y a reiterada jurisprudencia del TJUE basta que se produzca el incumplimiento del valor límite en una sola estación de medición para entender incumplida la obligación por los poderes públicos de los Estados miembros de proteger la salud de las personas.

Resulta innegable que disponer la titularidad de un vehículo es legalmente una manifestación de riqueza gravada tributariamente, que disponer de un vehículo en propiedad es algo que no está a alcance de todas las personas, que las personas realmente desfavorecidas carecen de vehículo propio, y que las personas con menores ingresos suelen caminar y emplean el transporte público colectivo regular de uso general para desarrollar su movilidad.

Como señala el Informe de la Agencia Europea de Medio Ambiente, las ZBE *"**están contribuyendo a reducir la exposición a la contaminación atmosférica** y al ruido en las zonas **en las que viven grupos socialmente vulnerables**".*

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

5. Equidad medioambiental aplicable solo a la mitigación del cambio climático, no a la obligación de cumplimiento de los valores límite fijados por la normativa comunitaria y nacional de calidad del aire para el contaminante dióxido de nitrógeno.

La obligación de equidad medioambiental solo se reconoce jurídicamente respecto de las emisiones de CO2 y las medidas de lucha contra el cambio climático, es decir, contra el calentamiento del planeta, y de forma limitada a la actividad convencional entre Administraciones Públicas territoriales. Por tanto, no resulta aplicable a las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, cuya regulación se adopta para lograr la protección de la salud y el medio ambiente urbano y para lograr dar cumplimiento a la normativa comunitaria y nacional de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, que venía incumpliéndose durante 12 años, y que solo se ha logrado cumplir gracias a esta regulación.

La regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica no responde a la lucha contra el cambio climático sino a la mejora de la calidad del aire mediante el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno, para evitar los daños que sobre la salud pública, la salud de las personas y el medio ambiente urbano provoca el citado contaminante NO_2.

6. La jurisprudencia del TJUE que establece que las dificultades socioeconómicas no justifican que no se adopten las medidas que resulten necesarias para lograr el cumplimiento de la normativa comunitaria de calidad del aire, que responden a la necesidad de proteger la salud de la población europea.

7. Por todo lo anteriormente expuesto, la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, en los términos contenidos en el Proyecto normativo, protege especialmente el derecho a la viday a la integridad física, el derecho a la salud y, consecuentemente el resto de derechos individuales de las personas vulnerables.

4.2.4.4.12 Compatibiliza la movilidad y la protección de la salud

1. La regulación de las ZBEDEP responde al principio de proporcionalidad porque permite lograr la protección eficaz de la salud humana y el medio ambiente urbano de forma equilibrada y perfectamente compatible con la mejora de la movilidad urbana sostenible y el mantenimiento de un elevado nivel de desarrollo económico.

2. El hecho de que la regulación de las restricciones a la circulación de vehículos a motor que empleen energías fósiles como combustible, en los términos contenidos en el Proyecto de ordenanza, se regule atendiendo a la clasificación ambiental de los vehículos satisface el principio de legalidad, porque el Proyecto de ordenanza da expreso cumplimiento a la obligación legal, regulada en el artículo 14.3 de la Ley de cambio climático y la reglamentaria, establecida en el artículo 5.2 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones en relación con el Anexo II.E del Reglamento General de Vehículos, aprobado mediante Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

Las restricciones se establecen atendiendo al potencial contaminante de los vehículos, es decir, atendiendo al elemento determinante de la corresponsabilidad en la emisión de óxidos de nitrógeno al aire ambiente en la fuente misma que provoca dicha contaminación y, por tanto, atendiendo a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general que motivan dicha regulación: proteger el derecho fundamental a la vida y la integridad física, los derechos constitucionales a la salud y al medio ambiente urbano adecuado para el desarrollo de la persona.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

3. Se trata de normas proporcionales porque circunscriben su contenido al ámbito territorial y a las restricciones y prohibiciones imprescindibles para satisfacer los intereses generales citados, recogen excepciones para compatibilizar los derechos individuales que pudieran verse afectados y disponen de regímenes transitorios para que las personas se adapten a su cumplimiento.

4. La regulación de la circulación por la ZBEDEP Distrito Centro de los vehículos, en la redacción que el Proyecto de ordenanza propone recogido en el artículo 23 de la OMS propuesto por el Proyecto normativo, en los términos previstos en las disposiciones transitorias primera y tercera no debe suponer un perjuicio en la medida en que:

a) satisface el principio de legalidad en la medida en que pretende armonizar el ejercicio de otros derechos concurrentes de forma compatible con la protección de la salud pública y el medio ambiente urbano;

b) satisface el principio de necesidad porque la autorización se limita a los supuestos estrictamente necesarios;

c) satisface el principio de proporcionalidad porque: el acceso de los vehículos está sujeto al cumplimiento de los requisitos de clasificación ambiental de los ismos según se potencial contaminante en los términos previstos en los artículos 21 y 23 y las disposiciones transitorias primera y tercera;

d) el Ayuntamiento de Madrid espera incrementar la reducción de las emisiones contaminantes de dióxido de nitrógeno mediante la regulación de Madrid ZBE y la ZBEDEP Plaza Elíptica en las que se han establecido restricciones en función de la potencialidad contaminante del vehículo;

e) el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde en Septiembre del 2019, define el “anillo 2” que identifica con el Distrito Centro, en el que recoge actuaciones complementarias para la mejora de la calidad del aire mediante la peatonalización del entorno de la Puerta del Sol, la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de EMT para comunicar el Distrito Centro de norte a sur y de este a oeste y la creación de una línea circular de autobuses de bajas emisiones que recorra el perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro;

f) su efecto se ha considerado a la hora de estimar la reducción de emisiones contaminantes derivadas de la implementación de las medidas contempladas en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, por lo que permitiendo el acceso en estas circunstancias se sigue dando puntual cumplimiento a los objetivos medioambientales previstos en la Ordenanza.

g) permite incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP, facilitar el desarrollo de la actividad educativa y promover, con ello, su mejor valoración social.

h) representa únicamente el 0,86% de la superficie del municipio

i) La intensidad de las restricciones se gradúa en función del potencial contaminante de los vehículos, medido sobre la clasificación ambiental de los vehículos (como impone la normativa estatal), de modo que los más afectados son los más contaminantes (vehículos sin distintivo ambiental).

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

5. La prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental A.

La valoración de las emisiones de los vehículos se realiza en base a los estudios que el Ayuntamiento realiza del parque circulante (los vehículos que no circulan no contaminan), no respecto al total de vehículos. En este sentido, gracias al conjunto de medidas adoptadas, la reducción del porcentaje del parque circulante con distintivo "A" es extraordinaria, tal como se desprende del informe sobre impacto en la movilidad y el tráfico adjunto como MAIN Anexo __.

La medida es **adecuada** porque l**a restricción a los vehículos más contaminantes tiene un impacto directo en la reducción de las emisiones** de NOx. Es **necesaria** porque, **dado que el tráfico rodado es el responsable principal de las emisiones**, no se podría lograr una reducción significativa de NOx sin restringir la circulación de estos vehículos. Finalmente, es **equilibrada** porque, a pesar de afectar a una minoría de usuarios (menos del 7%), **su contribución a la reducción de la contaminación beneficia a la mayoría de la población, especialmente a los grupos más vulnerables, como los niños y los ancianos**

En conclusión, **la medida de restringir el tráfico a los vehículos más contaminantes, con clasificación ambiental A es proporcional** porque:

- Aborda de manera efectiva el problema de las emisiones de NOx, principal causante de la contaminación del aire por tráfico.
- Se centra en los vehículos que, aunque son minoría, generan una parte desproporcionada de las emisiones.
- Es una medida para proteger la salud pública y cumplir con los compromisos de calidad del aire.
- Ofrece beneficios colaterales adicionales para la ciudad y sus habitantes.
- No deja sin alternativas viables a los usuarios afectados por la medida.

Aunque los vehículos más contaminantes representan un porcentaje exiguo del parque circulante, su contribución a las emisiones de NOx es desproporcionadamente alta. Los automóviles antiguos, que no cumplen con las normativas más estrictas de emisiones, y aquellos que utilizan combustibles fósiles de manera menos eficiente, generan un volumen de contaminantes muy superior al de los vehículos modernos y más limpios, como ya se ha indicado. Así, se justifica restringir su uso en toda la ciudad, ya que, aunque sean pocos, generan un impacto significativo en términos de contaminación atmosférica.

Por lo tanto, **la restricción del tráfico de vehículos contaminantes no solo es justificable, sino que también es una medida equilibrada y beneficiosa para la sociedad en su conjunto**.

6. Solo gracias a la regulación de las ZBE introducida en la OMS mediante la Ordenanza 10/2021, la ciudad de Madrid ha podido dar, por fin, cumplimiento a los valores límite de NO_2 durante los ejercicios 2022, 2023 y 2024, de forma equilibrada y perfectamente compatible con la mejora de la movilidad urbana sostenible y el mantenimiento de un elevado de nivel de desarrollo económico, lo que acredita que la adopción de todas las medidas contempladas en los distintos planes de calidad del aire y la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, adoptadas desde 2010 a 2021, permitieron avanzar en la mejora de la calidad del aire, pero solo con la regulación contenida en la OMS, incluyendo la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes regulada en la redacción original de la OMS de 2018 y el adelanto de las restricciones mediante la regulación de Madrid ZBE, así como mediante la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, se ha logrado dar cumplimiento a los valores límite de NO_2 establecidos por la Directiva 2008/50 y la vigente normativa nacional de calidad del aire.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

7. La proporcionalidad queda acreditada mediante la valoración de otras posibles alternativas de intervención: en el informe de la UPM [68] se recoge la valoración, conjunta por bloques, de una serie de medidas, pero también se constata que no es posible alcanzar los límites de NO_2 establecidos en la normativa europea y nacional si no se actúa sobre el tráfico rodado (las medidas de reducción para el segundo sector en importancia tras el tráfico rodado -SNAP 02 en el citado informe- representa únicamente una reducción del 6% de las 1.563 toneladas alcanzadas).

8. La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica satisface el principio de proporcionalidad porque, en cumplimiento de lo previsto en los artículos 18 y 76.z.3) de la LTSV, 16.4 de la Ley de calidad del aire, la propia definición de zona de bajas emisiones del artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo de cambio climático y el artículo 5.2 segundo inciso del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, las restricciones de circulación de vehículos de las referidas ordenaciones permanentes de tráfico, en los términos contenidos en el Proyecto de ordenanza, se establecen:

A) Atendiendo al potencial contaminante de los vehículos, conforme a *"la clasificación establecida en el anexo II.E del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, y sus futuras actualizaciones"*.

   La redacción que el Proyecto de ordenanza propone dar a los artículos 23 y 24, y a los anexos III y IV de la OMS, regula las restricciones a la circulación que se adoptan para proteger el derecho a la vida y la integridad física, la salud pública, la salud de las personas y el medio ambiente urbano mediante el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno, atendiendo al potencial contaminante de los vehículos según la clasificación ambiental del Anexo II.E del Reglamento General de Vehículos (por ejemplo, en la redacción que el Proyecto de ordenanza propone dar al artículo 23.3 apartados c).1.º, d), e) y f) de la OMS).

B) Afectando *"prioritariamente a los vehículos con más potencial contaminante"*, dando cumplimiento a lo previsto en los artículos 16.4 de calidad del aire y 5.2 segundo inciso del Real Decreto 1052/2022).

   Las limitaciones establecidas en las ZBE de la ciudad de Madrid afectan, fundamentalmente, a los turismos de clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, dado que este tipo de vehículos emite, en la ciudad de Madrid 1,6 veces más NOx que un turismo de clasificación ambiental "B", 4,5 veces más que un turismo "C" y casi 30 veces más que un ECO, teniendo en cuenta los factores de emisión de NOx (g/km) emitidas por los turismos en Madrid según su clasificación ambiental. (Fuente: Inventario de emisiones contaminantes a la atmosfera en el municipio de Madrid. 2022 y Estudio del parque circulante de la Ciudad de Madrid (Año 2024)).

   En la siguiente tabla se muestran la relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio año 2024): (Fuente: Inventario de emisiones contaminantes a la atmosfera en el municipio de Madrid. 2022 y Estudio del parque circulante de la Ciudad de Madrid (Año 2024)).

[68] "Estudio para la cuantificación de la contribución de fuentes a los niveles de calidad del aire en el municipio de Madrid" de la Universidad Politécnica de Madrid, incorporado como ANEXO 4.8 a la presente MAIN.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Clasificación ambiental de los turismos	Emisiones de NOx en función de la clasificación ambiental (g/km)
A	0,683
B	0,433
C	0,151
ECO	0,023
CERO	0,007

Por tanto, **para alcanzar la misma reducción teórica de emisiones con limitaciones a otro tipo de vehículos, la intensidad de la actuación, es decir, el número de restricciones a turismos debería de ser mucho mayor.**

De esta forma, **para poder obtener el mismo resultado que restringiendo**, por ejemplo, **la circulación de 10.000 turismos "A", se debería restringir la circulación de 16.000 turismos "B", 45.000 "C" o 300.000 ECO.**

En la actualidad, los turismos "A" representan el 3,89% de los kilómetros recorridos del total del parque circulante de la ciudad (Madrid ZBE), el 1,15% de la ZBEDEP Distrito de Centro y un 0,92% de la ZBEDEP de Plaza Elíptica, según Estudio del parque circulante de la Ciudad de Madrid (Año 2024).

Aunque **los vehículos con clasificación ambiental "A"** (los más contaminantes) representan el 3,89% del parque circulante, su contribución a las emisiones de NOx es desproporcionadamente alta, ya que representan el 12,1% de las emisiones de NOx y el 10,6% de las emisiones de PM2,5 en el conjunto del municipio. De forma que los automóviles antiguos, que no cumplen con las normativas más estrictas de emisiones, y aquellos que utilizan combustibles fósiles de manera menos eficiente, **generan un volumen de contaminantes muy superior al de los vehículos modernos y más limpios**.

C) Priorizando el acceso de los vehículos CERO Emisiones, conforme al último inciso del artículo 5.2 del Real Decreto 1052/2022.

Los vehículos CERO Emisiones *"con carácter general, podrán circular por las calles del interior del perímetro de la ZBEDEP y estacionar en superficie en las plazas del SER"* conforme a la redacción que el Proyecto de ordenanza propone dar al artículo 23.3.d).4.º), sin necesidad de disponer de una razón o actividad que motive la circulación de dichos vehículos por las vías públicas de la ZBEDEP Distrito Centro, es decir, pueden acceder atendiendo simplemente a su potencial contaminante y sin necesidad de disponer de una razón que justifique la circulación por la zona de la ciudad con mayor demanda de uso del espacio público en aplicación del artículo 5.2 último inciso del Real Decreto 1052/2022.

9. Se ha establecido, por parte del Ayuntamiento, un ambicioso Plan de Subvenciones por un importe, entre los años 2020 y 2024, de 103,05 millones de euros que, en el caso de las ayudas a la movilidad. En 2025 se destinarán 9,8 millones de euros con la siguiente distribución: 1,8 M€ para la renovación de instalaciones térmicas y de climatización; 4 M€ para la renovación del parque de vehículos particulares; 1 M€ para el fomento de la infraestructura de recarga eléctrica; 0,2 M€ para el fomento de la movilidad

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

personal: bicicletas, patinetes y motocicletas; 0,75 M€ para la renovación de flotas dedicadas a la distribución urbana de mercancías; 1,85 M€ para la renovación de la flota de taxi en la ciudad; y 0,2 M€ para el achatarramiento de autobuses sin distintivo ambiental.

Este Plan Estratégico de Subvenciones del Ayuntamiento de Madrid (PES), pretende seguir fomentando la eficiencia energética, la renovación del parque circulante acelerando la penetración de vehículos menos contaminantes (CERO y ECO) o la innovación. La sustitución de los vehículos de la ciudad de Madrid por vehículos menos contaminantes permitirá continuar contribuyendo al cumplimiento de los límites de calidad del aire, principalmente a través de ayudas destinadas a la renovación de flota e instalación de infraestructuras de recarga, para las que el PES municipal contempla un presupuesto de 86.400.000 € para el periodo 2024-2027.

El carácter flexible de estas subvenciones permite introducir nuevos ámbitos que se ajusten a necesidades identificadas, como, por ejemplo, ha sido la incorporación en la convocatoria de 2025 de una nueva línea para fomentar el achatarramiento de autobuses con clasificación ambiental “A” o la incorporación de un nuevo ámbito en la convocatoria de DUM para financiar la sustitución de equipos de refrigeración de vehículos de distribución urbana por sistemas eléctricos sin emisiones.

4.2.4.5 La regulación de las ZBEDEP satisface los principios de legalidad, necesidad, racionalidad, proporcionalidad y no discriminación:

Por todo lo anteriormente expuesto, la regulación de las ZBEDEP Distrito centro y Plaza Elíptica, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, es legal, necesaria, racional, proporcional y no discriminatoria.

1. **Legal:** porque se adopta 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 y el segundo párrafo del artículo 16.4 de la LCA, para dar cumplimiento a la legislación de salud pública y a la normativa comunitaria y nacional en materia de calidad del aire.

2. **Necesidad:** porque se adopta para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud pública, la salud y la integridad física de las personas, y de protección de medio ambiente urbano. Sin esta medida resulta imposible otorgar a las personas la necesaria protección de su salud y del medio ambiente urbano mediante una mejora sustancial de la calidad del aire, porque sin la regulación de MZBE no resulta posible dar cumplimiento a la normativa comunitaria y nacional en materia de calidad de aire (DCA, LCA y RCA)

3. **Racional:** porque se dirige a restringir progresivamente la circulación de los vehículos más contaminantes conforme al principio de responsabilidad del Derecho medioambiental comunitario y español (quien contamina debe asumir la consecuencia de su acción).

4. **Proporcional**:

    a. Porque se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

b. Porque se e restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas, al aplicarse exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

c. Porque la prohibición de circulación de MZBE satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

d. Porque se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma de un régimen transitorio racional y ponderado, para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la Disposición transitoria primera de la OMS.

En este sentido debe señalarse que la ciudad de Madrid dispone de uno de los mejores sistemas de transporte público del España, de Europa y a nivel mundial, disponiendo de una red ferroviaria de cercanías, la red de metro, y una tupida red de autobuses urbanos que permiten que toda persona está conectada con el sistema público de transporte. Asimismo los ciudadanos disponen de un amplio abanico de servicios de movilidad como Taxis, VTC, la posibilidad de arrendar automóviles turismo CERO emisiones, motos CERO emisiones, bicicletas eléctricas y VMP de corta duración y sin base fija, así como la posibilidad de realizar un arrendamiento de vehículos de mayor duración.

Por último, hay que señalar que el servicio de transporte público colectivo dispone de capacidad sobrante para asumir un incremento de demanda de sus servicios. Asimismo se recuerda que están cambiando los modos de transporte, se está incrementando la concepción de la movilidad como servicio, el teletrabajo.

5. **No discriminatoria:** porque la regulación se centra en un elemento objetivo como la clasificación ambiental de los vehículos según su potencial contaminante, centrándose en los vehículos más contaminantes, aquellos cuya circulación tiene un mayor impacto sobre la salud pública, el medio ambiente urbano y la calidad de aire. Los regímenes transitorios establecen una regulación objetiva, proporcional y no discriminatoria, facilitando el cumplimiento progresivo en el tiempo y en el espacio.

4.2.4.6 Principios de publicidad y transparencia

El proyecto normativo, acompañado de esta MAIN y sus anexos, así como la totalidad del expediente de elaboración de la ordenanza y el proyecto de las ZBEDEP "Distrito Centro" y "Plaza Elíptica" han sido sometidos a información pública, publicándose en el portal web municipal www.madrid.es, satisfaciendo las obligaciones de transparencia contempladas en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno y en la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y de Participación de la Comunidad de Madrid, la Ordenanza de Transparencia de la Ciudad de Madrid de 27 de julio de 2016 y la Ley 37/2007, de 16 de noviembre, a efectos de facilitar el conocimiento por la ciudadanía

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

y posibilitando que las personas potencialmente destinatarias de la norma puedan tener una participación activa en la elaboración de las normas, en cumplimiento de lo previsto en el artículo 129.5 de la LPAC.

Posibilitando el acceso sencillo, universal y actualizado a la normativa en vigor y los documentos propios de su proceso de elaboración del proyecto de ordenanza, en los términos establecidos en el artículo 7 de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, definiendo claramente los objetivos de la iniciativa normativa y su justificación en el preámbulo y en esta MAIN, se posibilita la necesaria transparencia dirigida a promover la más amplia participación ciudadana en el procedimiento de elaboración del proyecto de ordenanza municipal, mediante la participación en el trámite de información pública tanto en lo que respecta al Proyecto de ZBEDEP exigido por el artículo 11 del Reglamento de ZBE (Real Decreto 1052/2022) y la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente como el proyecto de ordenanza en los términos exigidos por los artículos 83, 129.5 y 133 de la LPAC, 48.3.a) de la CREM, 51.3.a) y 60.1 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid; y 99.b) de la LES.

En materia de publicación electrónica, además de la publicación oficial en el BOCM y BOAM, el proyecto normativo introduce la obligación de publicidad electrónica en el portal web municipal y en el portal de transparencia de Ayuntamiento de Madrid, entre otros, en la redacción que da a los artículos 22, 23, 24 y 49 de la OMS.

Por último, y de conformidad con lo previsto en el artículo 129.5 de la LPAC, el artículo 7 de la de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, el artículo 16 de la citada Ley de Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid, y la Ordenanza de Transparencia de la Ciudad de Madrid de 27 de julio de 2016, el Ayuntamiento de Madrid facilitará el acceso sencillo, universal y actualizado a la OMS en vigor e incorporará a la huella normativa publicada en el portal de transparencia municipal, los documentos del proceso de elaboración de proyecto normativo.

4.2.4.7 Empleo de la clasificación ambiental de los vehículos según su potencial contaminante para la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica

1. La regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica responde al principio de racionalidad porque las restricciones a la circulación se establecen atendiendo al potencial contaminante de los vehículos,[69] en cumplimiento de los artículos 14.3 de la Ley de cambio climático y el artículo 5.2 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones en relación con el Anexo II.E del Reglamento General de Vehículos, aprobado mediante Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

[69] El origen del distintivo ambiental se encuentra en el Plan nacional de calidad del aire y protección de la atmósfera (2013-2016) aprobado por el Acuerdo de Consejo de Ministros de 12 de abril de 2013 y publicado en el Boletín Oficial del Estado por Resolución de 30 de abril de 2013, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural en el que se fijaron, entre otros objetivos, la creación de un marco normativo a nivel estatal para la implantación de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) y la implementación de un sistema de clasificación de vehículos según la contaminación que emitan, lo que se conoce como distintivos ambientales. Así, como el propio Plan señala la clasificación de los vehículos en función de su potencial contaminador, se constituye en un instrumento al servicio de las Administraciones Públicas para la ejecución eficaz de sus competencias. En particular, permitirá la identificación de los vehículos con el fin de aplicar medidas ambientales relacionadas con la gestión del tráfico.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

En cumplimiento del artículo 5.2 último inciso del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, las restricciones de circulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica no afectan a los vehículos CERO emisiones, por ser la clasificación de vehículos menos contaminantes conforme a la vigente normativa comunitaria y nacional.

2. El Reglamento General de Vehículos, aprobado mediante Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, regula en su Anexo II apartado "E. Clasificación de los vehículos por su potencial contaminante" [70] que:

> *"1. Todo vehículo matriculado en el Registro de Vehículos será clasificado en el mismo en relación a su nivel de emisiones y combustible empleado, de conformidad con las categorías creadas en el presente anexo. Asimismo, aquellos vehículos que circulando por las vías públicas no dispongan de matrícula española, se podrán clasificar conforme a idénticos*

[70] La Orden PCI/810/2018, de 27 de julio, por la que se modifican los anexos II, XI y XVIII del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, señala en su parte expositiva que:

> *"La calidad del aire, la protección de la atmósfera y la preservación de la salud forman parte de las principales preocupaciones sociales y gubernamentales. Instituciones Internacionales, la Unión Europea a través de las directivas de calidad del aire y de reducción y control de las emisiones, así como los Estados miembros o terceros países, trabajan bajo el objetivo común de la reducción de los niveles de contaminación atmosféricos. Considerando además que una parte importante de la contaminación en las grandes ciudades está provocada por el tráfico rodado, los esfuerzos actuales se centran, con carácter general, en elaborar directrices de gestión del tráfico que, por un lado, permitan la eliminación total o parcial de la circulación sobre determinadas zonas y, por otro, favorezcan el empleo de medios de transportes alternativos de cero o bajas emisiones.*
>
> *En esta misma línea, el Plan Nacional de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera 2013-2016 (Plan AIRE), aprobado por el Acuerdo de Consejo de Ministros de 12 de abril de 2013 y publicado en el Boletín Oficial del Estado por Resolución de 30 de abril de 2013, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, afirmaba que tanto las partículas como el dióxido de nitrógeno tienen como principal fuente de emisión el tráfico de las grandes ciudades. El Plan Aire propuso, entre otras medidas, la clasificación de los vehículos en función de su potencial contaminador, que se constituye en un instrumento al servicio de las Administraciones Públicas para la ejecución eficaz de sus competencias. En particular, permitirá la identificación de los vehículos con el fin de aplicar medidas ambientales relacionadas con la gestión del tráfico como, por ejemplo, la priorización de la utilización de ciertos vehículos en determinadas vías o la exención en el pago o su bonificación en los estacionamientos regulados.*
>
> *El distintivo ambiental, consistente en un dispositivo adhesivo de ubicación interna o externa en el vehículo, permite su identificación visual e inmediata, tanto por medios humanos como automáticos, y facilita la aplicación y el control efectivo de las medidas anteriores, toda vez que las autoridades correspondientes pueden comprobar de forma inmediata que el vehículo está autorizado a circular en ese momento.*
>
> *De acuerdo con lo expuesto, el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico ha clasificado la totalidad del parque obrante en el Registro de Vehículos a través de criterios estrictamente ambientales, asignando a cada vehículo una categoría dentro de la escala ambiental creada. Así, se han creado cinco categorías de vehículos: 0 emisiones, ECO, C, B y A. Correlativamente, se ha diseñado para las cuatro primeras categorías un distintivo ambiental, con la misma denominación que la categoría a la que pertenece, quedando la categoría A sin distintivo".*

A tal efecto se modifica el anexo II «Definiciones y categorías de los vehículos» del Reglamento General de Vehículos, para incorporar un nuevo apartado que contemple la clasificación de los vehículos en función de criterios contaminantes, con la denominación «E. Clasificación de vehículos por su potencial contaminante». Como consecuencia de la regulación de esta nueva clasificación, se modifica el apartado A. «Definiciones» del mismo anexo II con el fin de introducir nuevas definiciones de vehículos por tipo de combustible empleado. También se modifica el anexo XI «Señales en los vehículos», para incorporar la señal«V-25 Distintivo ambiental» relativa a la clasificación ambiental de los vehículos atendiendo a su potencial contaminante.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

parámetros, a efectos de adecuar su circulación a las previsiones normativas emanadas de la autoridad competente.

2. Categorías de clasificación ambiental:

a) Vehículos 0 emisiones:

Vehículos L, M1, N1, M2, M3, N2 y N3 clasificados en el Registro de Vehículos como vehículos eléctricos de batería (BEV), vehículo eléctrico de autonomía extendida (REEV), vehículo de hidrógeno (HICEV), vehículo eléctrico híbrido enchufable (PHEV) con una autonomía mínima de 40 kilómetros (ciclo NEDC) o vehículos de pila de combustible.

b) Vehículos ECO:

Vehículos M1 y N1, clasificados en el Registro de Vehículos como vehículos híbridos enchufables con autonomía <40km (ciclo NEDC), vehículos híbridos no enchufables (HEV), vehículos propulsados por gas natural, vehículos propulsados por gas natural comprimido (GNC), o gas licuado del petróleo (GLP). En todo caso, deberán cumplir los criterios de la clasificación C.

Vehículos M2, M3, N2 y N3 clasificados en el Registro de Vehículos como híbridos enchufables con autonomía <40km, híbridos no enchufables (HEV), propulsados por gas natural comprimido (GNC), gas natural licuado (GNL) o gas licuado del petróleo (GLP). En todo caso, deberán cumplir los criterios de la clasificación C.

Vehículos L clasificados en el Registro de Vehículos como vehículos híbridos enchufables con autonomía <40km (ciclo NEDC) y vehículos híbridos no enchufables (HEV).

c) Vehículos C:

Vehículos M1 y N1 clasificados en el Registro de Vehículos como gasolina Euro 4/IV, 5/V o 6/VI o diésel Euro 6/VI.

Vehículos M2, M3, N2 y N3 clasificados en el Registro de Vehículos como gasolina Euro VI/6 o diésel Euro VI/6.

Vehículos L clasificados en el Registro de Vehículos como Euro 4 y Euro 3.

d) Vehículos B:

Vehículos M1 y N1 clasificados en el Registro de Vehículos como gasolina Euro 3/III o diésel Euro 4/IV o 5/V.

Vehículos M2, M3, N2 y N3 clasificados en el Registro de Vehículos como gasolina Euro IV/4 o V/5 o diésel Euro IV/4 o V/5.

Vehículos L clasificados en el Registro de Vehículos como Euro 2.

e) Vehículos A:

Todo vehículo a motor que por su clasificación en el Registro de Vehículos no cumple las condiciones o requisitos para la obtención de la clasificación 0 emisiones, ECO, C o B".

3. El artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, al regular la definición de "zona de bajas emisiones" a los efectos de dicha ley, establece la obligación

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

legal de que las restricciones a la circulación se regulen atendiendo a la clasificación ambiental de los vehículos:

> *"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".*

4. De conformidad con lo previsto en el artículo 5.2 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones establece la obligatoriedad de regulación de las restricciones y prohibiciones de circulación de las ZBE empleando la clasificación ambiental de los vehículos según su potencial contaminante, debiendo afectar prioritariamente a los vehículos más contaminantes y debiendo permitir la circulación de los vehículos CERO Emisiones:

> *"De acuerdo con la definición de ZBE del artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, las medidas indicadas en el apartado anterior incluirán* ***prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos, según su potencial contaminante****. A estos efectos,* ***se empleará la clasificación establecida en el anexo II.E del*** *Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el* ***Reglamento General de Vehículos,*** *y sus futuras actualizaciones. Así,* ***las prohibiciones o restricciones de acceso afectarán prioritariamente a los vehículos con más potencial contaminante*** *y serán proporcionales a los objetivos de calidad del aire y mitigación de emisiones de gases de efecto invernadero que se hayan dispuesto, lo cual deberá estar suficientemente motivado.*
>
> *Asimismo, cuando se permita el acceso de vehículos motorizados, se priorizará el acceso de los vehículos cero emisiones previstos en el apartado E del citado anexo".*

1. La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante calculados de forma específica para el parque real de vehículos que circula en la ciudad de Madrid, se muestra en la siguiente tabla:

Clasificación ambiental de los turismos	Emisiones de NOx en función de la clasificación ambiental
A	0,683
B	0,433
C	0,151
ECO	0,023
CERO	0,007

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid, casi cinco veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 30 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Los vehículos con clasificación ambiental “A”, si bien solo representan un 4% de los recorridos realizados por los vehículos tipo turismo, contribuyen en más del 12% a las emisiones de óxidos de nitrógeno y, por tanto, se configuran como el primer objetivo de las medidas de restricción aplicables, ya que imponiendo las menores medidas de restricción se obtiene, proporcionalmente, una mayor reducción de emisiones contaminantes

2. La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 23 de la OMS (ZBEDEP Distrito Centro), regula las restricciones de circulación atendiendo a la clasificación ambiental de los vehículos de forma proporcional al cumplimiento de los objetivos de calidad del aire fijados, de reducción de las emisiones de óxidos de nitrógeno causadas por los vehículos que emplean combustibles fósiles, reproduciendo la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” (los más contaminantes, que se encuentran sujetos a la prohibición de circulación regulada, con firmeza, en el artículo 21 de la OMS), permitiendo la circulación de los vehículos CERO Emisiones y establecido restricciones proporcionales a los objetivos de calidad del aire establecidos, atendiendo a los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación ambiental de los vehículos según su potencial contaminante:

    a. seguir cumpliendo, y no incumplir, los “Valores límite para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 11 de diciembre de 2026” en materia de dióxido, del Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva (UE) 2024/2881,

    b. y avanzar en el cumplimiento de los “Valores límite para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 1 de enero de 2030” para el dióxido de nitrógeno del Cuadro 1 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva (UE) 2024/2881.

3. La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24 de la OMS (ZBEDEP Plaza Elíptica), reproduce la vigente y firme prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” por todas las vías públicas urbanas de Madrid ZBE -regulada en el artículo 21 de la OMS-, reproduciendo la restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos con clasificación ambiental salvo los históricos y los empleados por personas con movilidad reducida titulares de TEPMR que hagan un uso reglamentario de su respectiva TEPMR), que gracias a esta regulación se aplica al tramo de la A-42 situado bajo la Plaza de Fernández Ladreda, estableciendo con ello las restricciones que resultan necesarias y proporcionales para lograr el cumplimiento de los objetivos de calidad del aire establecidos, atendiendo a los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación ambiental de los vehículos según su potencial contaminante:

    a. seguir cumpliendo, y no incumplir, los “Valores límite para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 11 de diciembre de 2026” en materia de dióxido, del Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva (UE) 2024/2881,

    b. y avanzar en el cumplimiento de los “Valores límite para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 1 de enero de 2030” para el dióxido de nitrógeno del Cuadro 1 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva (UE) 2024/2881.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

4. Las restricciones circulatorias de la ZBEDEP Plaza Elíptica se limitan a reproducir la normativa ya vigente, firme y aplicable a todas las vías públicas de la ciudad Madrid, regulada en el artículo 21 de la OMS por la que se prohíbe la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", por lo que la regulación de a ZBEDEP implica tan solo la aplicación de dicha prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes en el tramo de la A-42 situado bajo la Plaza de Fernández Ladreda, dando cumplimiento a la obligación jurídica impuesta por los artículos 16.4 de la Ley de calidad del aire, 14.3 de la Ley de cambio climático y 5.2 inciso segundo del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

5. Por todo ello, la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, en los términos contenidos en el Proyecto de ordenanza, da estricto cumplimiento a las obligaciones de establecer las restricciones atendiendo a la clasificación ambiental de los vehículos según su potencial contaminante, regulada en los artículos 14.3 de la Ley de cambio climático y transición energética y el artículo 5.2 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, en relación con el Anexo II.E del Reglamento General de Vehículos, aprobado mediante Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

4.2.4.8 Justificación de la igualdad de los ciudadanos en la regulación de las ZBEDEP

1. La igualdad normativa se consigue desde el momento en que esta regulación pretende otorgar una misma protección a toda la ciudadanía y a todas las personas que visiten y disfruten de la ciudad de Madrid, así como dar cumplimiento a los valores límites de dióxido de nitrógeno establecidos por la normativa comunitaria y por la normativa estatal de carácter básico en materia de calidad del aire.

   Para ello, el Ayuntamiento de Madrid ha planteado la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, de tal forma que las medidas para mejorar el medio ambiente y la calidad del aire sean transversales y globales y no se centren únicamente en un distrito específico. Esto no es óbice para que la ordenanza establezca un régimen especial para aquellas zonas en los que las necesidades medioambientales son más acusadas. A tal efecto se crean las denominadas Las ZBEDEP, a las que se otorga un régimen de especial protección adaptado a sus necesidades específicas así como la especificación de los contenidos regulatorios exigibles para futuras nuevas ZBEDEP que, en su caso, fuera necesario crear para proteger la salud humana y lograr el cumplimiento de la legislación estatal de calidad del aire.

2. Las restricciones a la circulación de los vehículos en función de su clasificación ambiental por las ZBEDEP cuya regulación se propone en el Proyecto de ordenanza, no implican una privación del derecho a la libre circulación, sino que tales limitaciones resultan de la ponderación con el derecho fundamental a la vida y con el "derecho" constitucional a la protección de la salud, que se tratan de proteger y además responden a un criterio de proporcionalidad, pues como ya se ha indicado no son limitaciones absolutas a la libre circulación, sino que solo serán aplicables estas limitaciones a aquéllos vehículos que emitan más contaminantes a la atmósfera, y por ende su circulación perjudica a otros bienes jurídicos que también deben ser protegidos por la Administración Municipal, que constituyen además un interés general de los ciudadanos de Madrid, como son la salud pública y el derecho de éstos a su derecho a la vida y la integridad física, su derecho a la salud individual, y el derecho a disfrutar un medio ambiente urbano adecuado para el desarrollo de su persona.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

3. Su regulación, por tanto, resulta racional, necesaria, imprescindible y proporcional para satisfacer razones de interés general como la protección de la salud pública y el derecho a un medio ambiente urbano adecuado para el desarrollo de la persona.

4. El Proyecto normativo da satisfacción del principio de igualdad y no discriminación porque la regulación tiene un carácter horizontal y objetivo, que establecen restricciones comunes a todos los operadores de forma que se presentan con un carácter neutro para la competencia y la unidad de mercado.

4.2.4.9 Compatibilidad de las ZBEDEP con la libertad de circulación de las personas

1. La libertad de circulación, reconocida y protegida por el artículo 19 de la Constitución Española de 1978, constituye el derecho a elegir libremente su residencia y a circular por el territorio nacional, a entrar y salir libremente de España en los términos legalmente establecidos que no podrán ser limitados por motivos políticos o ideológicos.

   Como señala la sección Segunda de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de justicia de Madrid, en el fundamento jurídico séptimo su Sentencia 333/2019, de 24 de abril de 2019 (recurso nº 18/2017):

   > *"Estrechamente relacionado con el derecho a la libertad y a la seguridad que consagra el artículo 17 de la Constitución española, entendida como una libertad deambulatoria o de movimiento, el derecho a la libertad de circulación a que hace mención el artículo 19 de nuestra Norma Suprema pertenece, asimismo, a la denominada genéricamente "libertad personal" pero hace referencia a los lugares en los que uno puede estar o donde puede moverse. El valor o bien jurídico protegido por el derecho que estamos tratando es la posibilidad de fijar uno mismo el lugar donde estar de manera transitoria o permanente (STC 28/1999), imponiendo en su faceta negativa a los poderes públicos el deber de no interferir en la elección personal del lugar de estancia y/o residencia.*
   >
   > *Lo que consagran las normas aludidas, sin embargo, es una libertad personal -esto es, referida a la estancia, deambulación, desplazamiento, establecimiento o residencia de personas físicas (y jurídicas, en lo que resulte referible a las mismas el derecho que estamos examinando)- pero no aparece constitucionalmente consagrado ni debe reputarse comprendido en el ámbito de protección reforzada correspondiente una forma específica de efectividad del derecho en cuestión y, más en concreto, que el desplazamiento deba tener lugar necesariamente mediante el uso de vehículos de motor, forma específica de desplazamiento que tampoco reputamos reconducible a la libertad de circulación de bienes a que hace mención el artículo 139.2 de la Constitución, íntimamente relacionado con la unidad de mercado –que supone la libertad de circulación sin traba por todo el territorio nacional de bienes, capitales, servicios y mano de obra y la igualdad de las condiciones básicas de ejercicio a la actividad económica- y el derecho a la libertad empresarial que consagra el artículo 38 de la Norma Suprema, proscribiendo condiciones o requisitos concretos que sean discriminatorios o proteccionistas.*
   >
   > *Pero es que, aún de entenderse afectado el derecho de circulación por las restricciones al tráfico y circulación de vehículos de motor que el Protocolo aquí impugnado contempla, en cualquier caso el referido derecho, como todos los que la Constitución consagra como derechos fundamentales, no es absoluto y es susceptible de ser sometido a límites siempre que, entre otras exigencias (en particular que la medida limitativa cuente con habilitación legal específica), los mismos vengan impuestos por causas que justifiquen restricciones a la libertad de circulación, siendo que, como afirma la STC 84/2013, de 11 de abril (RJ 6), es*

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

doctrina consolidada de ese Tribunal que "no toda medida que incida en la libre circulación de bienes -y personas- por el territorio nacional es necesariamente contraria al art. 139.2 CE , sino que únicamente lo será cuando persiga de forma intencionada la finalidad de obstaculizar la libre circulación o genere consecuencias objetivas que impliquen el surgimiento de obstáculos que no guarden relación y sean desproporcionados respecto del fin constitucionalmente lícito que pretenda la medida adoptada (STC 37/1981, fundamento jurídico 2)" (STC 66/1991, de 22 de marzo, FJ 2)".

2. La OMS dispone de expresa habilitación legal, conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV, para regular *"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"*.

   Asimismo el Ayuntamiento de Madrid dispone de expresa habilitación legal para regular mediante ordenanza de movilidad 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 lo previsto en el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y del régimen especial de Madrid (en adelante LCREM).

3. Las restricciones impuestas para la circulación de los vehículos en función de su clasificación ambiental por las zonas de bajas emisiones en los términos contenidos en el Proyecto de ordenanza, incluyendo las ZBEDEP Distrito centro y Plaza Elíptica) no implican una privación del derecho a la libre circulación, sino que tales limitaciones resultan de la ponderación con el derecho fundamental a la vida y la integridad física y con los derechos constitucionales a la protección de la salud y a disfrutar un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, que se tratan de proteger y además responden a un criterio de proporcionalidad, pues como ya se ha indicado no son limitaciones absolutas a la libre circulación, sino que solo serán aplicables estas limitaciones a los vehículos atendiendo al potencial contaminante de los vehículos según la clasificación ambiental regulada en el Anexo II.E del Reglamento General de Vehículos, en cumplimiento de la obligación legal establecida en el artículo 14.3 de la Ley de cambio climático, y de forma proporcional a los objetivos de calidad del aire, en cumplimiento de lo previsto en el artículo 5.2 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, de forma que las restricciones afectan a los vehículos más contaminantes, aquéllos vehículos que emitan más contaminantes a la atmósfera (a mayor potencial contaminante mayor restricción, excluyendo a los CERO emisiones), porque la circulación de los vehículos más contaminante perjudica a otros bienes jurídicos que también deben ser protegidos por la Administración Municipal, bienes jurídicos que constituyen además un interés general de los ciudadanos de Madrid, como es la salud pública y el derecho de éstos a un medio ambiente urbano adecuado.

4. La regulación de las ZBEDEP "Distrito Centro" y "Plaza Elíptica", en los términos previstos en el Proyecto de ordenanza, no solo viene obligada por la normativa comunitaria y estatal básica de tráfico, de calidad del aire y de cambio climático, y los instrumentos de planeamiento en materia de calidad del aire estatal, de la Comunidad de Madrid y del Ayuntamiento de Madrid, sino que se ve enmarcada en un conjunto de objetivos, programas y acciones de la Unión Europea y del Reino

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

de España orientados a lograr una transformación que facilite la sostenibilidad medioambiental, económica y energética.

En este sentido, debe destacarse que la transformación hacia la sostenibilidad medioambiental, económica y energética viene impulsada desde la Unión Europea.

El proyecto normativo desarrolla, en lo relativo a las "ZBEDEP" "Distrito Centro" y "Plaza Elíptica", obligaciones jurídicas establecidas por la normativa comunitaria y estatal básica, y son plenamente compatibles con los objetivos establecidos desde la Unión Europea y el Gobierno de España.

La movilidad sostenible articulada a través del proyecto normativo es clave para avanzar en la neutralidad climática y para avanzar en el cumplimiento de los objetivos comunitarios de descarbonización a largo plazo, a más tardar en 2050, que algunos países de la Unión Europea pretenden adelantar a la próxima década de los años treinta.

El Ayuntamiento de Madrid colabora con la Administración General del Estado (en adelante AGE) en el marco de su "Plan de Recuperación, Transformación y Resilencia" y del "Marco Estratégico de Energía y Clima" para el impulso de las zonas de bajas emisiones, el desarrollo de la movilidad eléctrica y el fomento de la intermodalidad del transporte.

Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

5. Las directrices de la Organización Mundial de la Salud de septiembre de 2021 en materia de contaminación por dióxido de nitrógeno han sido consideradas por la Unión Europea a la hora de regular valores límite más estrictos de exposición de la población al dióxido de nitrógeno mediante la **Directiva (UE) 2024/2881 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, sobre la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa**, que deroga la anterior Directiva 2008/50 de 21 de mayo de 2008 con efectos a partir del 12 de diciembre de 2026 conforme a lo previsto en su artículo 31.1.

   Como expone su considerando (19): *"Los datos científicos muestran que el dióxido de azufre, el dióxido de nitrógeno y los óxidos de nitrógeno, las partículas (PM10 y PM2,5)… tienen diversos efectos adversos importantes para la salud humana y están relacionadas con varias enfermedades no transmisibles, problemas de salud y aumento de la mortalidad".*

   Como expone su considerando (23): *"La exposición media de la población a los contaminantes con mayor impacto documentado en la salud humana, las partículas finas (PM2,5) y el dióxido de nitrógeno, debe reducirse sobre la base de las recomendaciones de la OMS más actualizadas".*

   De acuerdo con lo previsto en el artículo 13.1 de la Directiva (UE) 2024/2881, los Estados miembros están obligados a asegurar que *"en todas sus zonas, los niveles de contaminantes en el aire ambiente no superen los valores límite respectivos establecidos en el anexo I, sección 1"* de dicha Directiva.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

La aprobación de la Directiva (UE) 2024/2881 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, impone la necesidad de modificar la OMS para garantizar el cumplimiento de los valores límite de NO_2 en la medida en que establece en el "Anexo I. Normas de calidad del aire", "Sección 1. Valores límite para la protección de la salud humana", apartado "2. Valores límite para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 11 de diciembre de 2026".

6. Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050. Sin embargo, **la protección de la salud de las personas no puede postergarse 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas**. La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

7. El hecho de que la normativa de tráfico ordene el uso de las vías públicas por los vehículos no supone vulneración alguna del derecho fundamental a la libre circulación porque dicho derecho no ampara la circulación en el tipo de vehículo que cada persona desee, sino que la circulación de los vehículos se regula en atención a las características técnicas de los mismo y las vías y a la ordenación del uso de las vías y los espacios susceptibles de circulación de vehículos.

   A tal efecto los artículos 18 y 76.z.3) de la LTSV, el artículo 16.4, el artículo 14.3 de la ley de cambio climático y el artículo 5.2 establecen la obligación de los municipios de regular aquellas restricciones a la circulación de vehículos a motor que empleen energías fósiles, que resulten necesarias para lograr el cumplimiento de los objetivos de calidad del aire, atendiendo a la clasificación ambiental de los vehículos según su potencial contaminante. Este último precepto regula que: *"De acuerdo con la definición de ZBE del artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, las medidas indicadas en el apartado anterior incluirán prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos, según su potencial contaminante. A estos efectos, se empleará la clasificación establecida en el anexo II.E del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, y sus futuras actualizaciones*".

4.2.4.10 Justificación de la obligación de los PMR de darse de alta en los sistemas de gestión de acceso a las ZBEDEP

Dado que la tarjeta de estacionamiento de personas con movilidad reducida no está vinculada a la matrícula de un vehículo concreto, sino que permite su uso en aquel vehículo que se emplee en su conducción o transporte por la persona titular de dicha tarjeta, por lo que el Ayuntamiento de Madrid no tiene conocimiento de qué vehículo empela la persona con movilidad reducida para su desplazamiento o transporte, las gestiones de alta en los sistemas de gestión de Madrid Zona de Bajas Emisiones y de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica constituyen la única forma de garantizar los derechos de las personas con movilidad reducida.

Las gestiones en el Ayuntamiento de Madrid pueden realizarse de manera telemática sin que se exija la presencia del interesado.

La regulación de los anexos II, III y IV detalla el sistema de gestión de la ZBEDEP y el sistema de control de acceso a dicha zona. El sistema de gestión de la ZBEDEP Distrito Centro permite su acceso y gestión de forma telemática, fácil y accesible por los ciudadanos, incluyendo las personas con movilidad reducida. El Ayuntamiento de Madrid dispone de una amplia experiencia en la gestión de la Administración electrónica

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

en el marco del compromiso de su continua mejora para la satisfacción de las necesidades de los ciudadanos.

4.2.4.11 Compatibilidad de la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica con la Inspección Técnica de Vehículos.

Disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que las restricciones de circulación de vehículos de las ZBEDEP Distrito centro y Plaza Elíptica, en los términos propuestos por el Proyecto de ordenanza, se regula de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g), 18 y 76.z.3) de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la Ley de capitalidad y de régimen especial de Madrid (LCREM), el artículo 16.4 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el artículo 14.3 de la Ley de cambio climático y el artículo 5.2 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho a la vida y la integridad física, la salud pública, la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el preámbulo y en la presente Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

De conformidad con lo previsto en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo y el artículo 5.2 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, las zonas de bajas emisiones incluirán “prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos, según su potencial contaminante. A estos efectos, se empleará la clasificación establecida en el anexo II.E del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, y sus futuras actualizaciones”, añadiendo que “las prohibiciones o restricciones de acceso afectarán prioritariamente a los vehículos con más potencial contaminante”.

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el hecho de no respetar las restricciones de circulación derivadas de las zonas de bajas emisiones, como Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica está expresamente tipificada como infracción grave de tráfico, sancionada con multa de 200 euros por el artículo 80.1 de la LTSV (reducibles a la mitad en caso de pronto pago).

Así, el artículo 15 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, establece que: “En el supuesto de que no se respeten las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento derivadas de las ZBE, conducta constitutiva de la infracción tipificada como grave en el artículo 76 z3) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, será de aplicación el régimen sancionador previsto en el título V de dicha norma”.

Es decir, se trata de obligaciones jurídicas distintas, con su respectivo respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Por tanto, el hecho de que un vehículo haya superado la inspección técnica de industria, que incluye una prueba de emisión de gases por el tubo de escape, no habilita al concreto vehículo para circular por las vías públicas urbanas sujetas a restricciones de circulación de una ZBE, atendiendo a la clasificación ambiental del vehículo según su potencial contaminante, sino que las posibilidad de circular con un vehículo por las vías públicas de un determinado municipio dependerá de la clasificación ambiental del mismo y de la regulación mediante ordenanza municipal de tráfico de las concretas restricciones a la circulación de la respectiva ZBE.

4.2.4.12 Compatibilidad de la regulación de las ZBEDEP respecto al derecho a la educación

1. La regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica es una regulación proporcional porque circunscriben su contenido al ámbito territorial y a las restricciones y prohibiciones imprescindibles para satisfacer para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho a la vida y la integridad física, la salud pública, la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el preámbulo y en la presente Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN), y recogen las excepciones imprescindibles para compatibilizar los derechos individuales que pudieran verse afectados.

2. En lo referente a la posibilidad de que alguna familia pueda verse afectada por las restricciones a la circulación derivadas de la ordenación permanente ZBEDEP Distrito Centro a la hora de llevar y recoger a sus hijos a los colegios que se encuentren situados en el ámbito territorial de la ZBEDEP Distrito Centro, debe destacarse que el Proyecto normativo regula, entre las excepciones para compatibilizar los derechos individuales, la excepción recogida en el artículo 23.3.e).17º de la OMS, que conforme a la redacción propuesta por el Proyecto normativo permitiría la circulación por la ZBEDEP Distrito Centro de aquellos vehículos que, cumpliendo los requisitos de clasificación ambiental regulados en el artículo 21 y 23, necesiten circular por las vías situadas en el ámbito territorial de dicha ordenación permanente de tráfico para dejar o recoger alumnos de educación infantil y primaria, así como a los alumnos de secundaria cuyas necesidades así lo exijan.

   La redacción que el Proyecto de ordenanza propone dar al artículo 23.3.e).17.º de la OMS establece que:

   > *"Artículo 23.3.e).17.º OMS (Propuesta por el Proyecto de ordenanza)*
   >
   > *e) Se permite la circulación por la ZBEDEP Distrito Centro a los siguientes vehículos, en función de la razón de circulación por la ZBEDEP o la actividad a realizar en la ZBEDEP y su clasificación ambiental según su potencial contaminante, siempre que den cumplimiento a las normas de gestión del anexo III:*
   >
   > *17.º Vehículos con clasificación ambiental CERO Emisiones, ECO, C o B, que accedan a la ZBEDEP Distrito Centro para dejar o recoger alumnos de educación infantil y primaria, así como a los alumnos de secundaria cuyas necesidades así lo exijan".*

   El régimen de funcionamiento de la ZBEDEP Distrito Centro en lo relativo a esta excepción se contemplaría en la redacción que el Proyecto de ordenanza propone dar al Anexo III primero.20 de la OMS, que permite circular por la citada ZBEDEP a un máximo de dos vehículos por alumno para los días lectivos comprendidos entre el día 1 de septiembre y el día 30 de junio de acuerdo con lo que disponga el calendario escolar establecido por la Administración educativa, debiendo los

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

vehículos cumplir los requisitos ambientales establecidos en los artículos 21 a 23, 25 y 35 de la OMS.

Por lo tanto, y siguiendo el espíritu proporcional de la norma y de servicio al interés general, se ha tenido muy en cuenta la situación del sector educativo, tanto dentro del Distrito Centro como en la nueva ZBEDEP Plaza Elíptica, con el objetivo de facilitar el acceso de los niños a los colegios en los vehículos privados de sus familias en condiciones racionales y proporcionales en relación con la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano, y para contribuir a la conciliación familiar.

3. Desde el punto de vista jurídico se considera que la garantía del el derecho fundamental a la vida y a la integridad física, la protección la salud pública, y la protección de los derechos constitucionales a la salud de las personas y a disfrutar de un medio ambiente urbano adecuado para el desarrollo de la persona, deben primar sobre el interés individual y privado de una persona a circular por la zona más céntrica de la ciudad, que sufre problemas agravados de contaminación y las externalidades negativas de la demanda de uso del espacio público más intensa de la ciudad y, probablemente de España.

4. El Proyecto normativo no afecta a la libertad ideológica ni a la libertad de enseñanza de los padres respecto de sus hijos, porque el Proyecto normativo no regula la educación, ni la "programación general de la enseñanza". Tampoco afecta a la libertad de enseñanza de los centros educativos porque no regula ni la educación ni el régimen concertado.

   El Proyecto normativo se limita a regular la movilidad urbana en términos que minimicen los graves y perjudiciales efectos que el tráfico de vehículos de combustión ocasiona en la salud humana al objeto de proteger el derecho a la vida y a la integridad física, la salud pública, la salud de las personas y el medio ambiente urbano mediante las mínimas restricciones a la circulación de vehículos que resultan estrictamente necesarias e imprescindibles para lograr el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno que permiten salvaguardar las razones imperiosas de interés general citadas.

5. El Proyecto normativo no afecta al ejercicio del derecho a la educación de los menores porque la norma no regula la educación, tan solo establece ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la integridad física y el derecho a la salud de las personas incluidos los menores que asisten a los colegios, debiendo recordarse a estos efectos, como recoge el Informe SAM16/25 de Madrid Salud, de 23 de junio de 2025, sobre los **"Efectos en Salud de la Contaminación Atmosférica en la ciudad de Madrid",** que forma parte del expediente sometido a información pública y que, por su relevancia, ha sido incorporado como anexo a la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN), que la contaminación ambiental tiene efectos especialmente perjudiciales en los niños:

   > *"Según la OMS, en concentraciones de corta duración superiores a 200 µg/m3, el NO2 es un gas tóxico que causa una importante inflamación de las vías respiratorias, lo que provoca un aumento de la reactividad bronquial y con ello de la mucosidad, favoreciendo el aumento de las infecciones respiratorias (bronquitis, bronquiolitis, neumonía, gripe) y de disminución de la función pulmonar. Estos efectos son especialmente frecuentes en menores de 5 años".*
   >
   > *"La OMS estima que un 80% de las defunciones prematuras relacionadas con la contaminación del aire exterior se deben a cardiopatía isquémica y accidente cerebrovascular,*

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

mientras que un 14% se deben a neumopatía obstructiva crónica o infección aguda de las vías respiratorias inferiores, y un 6% a cáncer de pulmón".

"Otro estudio afirma que la exposición a contaminantes atmosféricos a edad temprana puede contribuir al desarrollo de asma durante la infancia y la adolescencia. La reducción de la contaminación atmosférica, por tanto, puede prevenir el desarrollo de asma en niños".

La conciliación familiar está garantizada porque los menores pueden acceder al centro educativo en autocares escolares, pueden acudir en transporte público colectivo acompañados de sus padres y familiares, o pueden hacerlo en sus vehículos privados.
En todo caso, el Proyecto normativo garantiza el acceso y circulación de los vehículos privados a la ZBEDEP Distrito Centro que accedan a la misma para dejar o recoger alumnos de educación infantil y primaria, así como de secundaria cuando las necesidades de éstos así lo exijan, permitiendo incluso el acceso de vehículos con clasificación ambiental "A", la más contaminante hasta el 31 de diciembre de 2024 siempre que cumplan los requisitos del apartado 2.a) de la disposición transitoria primera.

6. La regulación de la ZBEDEP garantiza el respeto del principio de igualdad por cuanto:

   a. Todos los vehículos que deseen acceder a la ZBEDEP Distrito Centro están sujetos a la ordenación permanente de tráfico establecida para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano regulada en los artículos 21, 23 y el anexo III de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la regulación de Madrid ZBE.

   b. Todos los vehículos que deseen acceder a la ZBEDEP Plaza Elíptica están sujetos a la ordenación permanente de tráfico establecida para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano regulada en los artículos 21, 24 y el anexo IV de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la regulación de Madrid ZBE.

   c. Todos los colegios situados en el interior del perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro están sujetos a idéntica regulación.

   d. Todos los colegios situados en el interior del perímetro de la ZBEDEP Plaza Elíptica están sujetos a idéntica regulación.

   e. Los colegios situados en el interior de la ZBEDEP Distrito Centro no son objeto de discriminación alguna respecto a los colegios ubicados en otros distritos de la ciudad, que solo están sujetos a la regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones, porque dichas zonas no sufren los elevados niveles de contaminación y de intensísima demanda de uso del espacio público que afecta al Distrito Centro.

Las medidas necesarias para proteger la integridad física de los ciudadanos de los efectos perjudiciales sobre la salud humana derivados de la elevada contaminación ambiental por dióxido de nitrógeno y otros gases y partículas contaminantes derivados del tráfico de vehículos de combustión que afecta al Distrito Centro, incluidos los menores que viven en la zona y la de los menores que acuden a dicha zona para asistir a los colegios ubicados en la ZBDEP Distrito Centro, son y deben ser más intensas que las que se requiere para proteger la salud pública en otras zonas de la ciudad con problemas menos agravados de calidad del aire, por lo que la regulación de tráfico no puede ser la misma.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Se trata, por tanto, de situaciones distintas que requieren la respuesta jurídica necesaria para proteger el derecho a la integridad y a la salud pública: mientras en las ZBEDEP Distrito Centro se requiere una regulación más estricta, en el resto de la ciudad la restricción es menos intensa, afectando tan solo a los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante en los términos regulados en Madrid ZBE.

Por consiguiente, la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico reguladas para proteger el derecho constitucional a la vida y la integridad física, la salud pública, la protección de la salud las personas y el medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, las ZBDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica no resultan discriminatorias porque su regulación responde a los principios de necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad.

Por todo lo anteriormente expuesto, el proyecto normativo es coherente con la realidad de los hechos que regula y con los problemas que pretende resolver, cuya existencia real es objetiva, de forma que la Ordenanza no solo es coherente la realidad que integra su presupuesto, sino que también lo es con los criterios generales de las normas legales que obligan a la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica: los artículos 7.g), 18 y 76.z.3)de a LTSV, los artículos 4.2, 5.3 segundo párrafo, 9.2, 9.4 primer párrafo y 16.4 segundo y tercer párrafos de la LCA, el artículo y el artículo 14.3 de la Ley 7/2021 de cambio climático y el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

4.2.5 Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección "Distrito Centro"

Los datos de calidad de aire obtenidos por la estación de "Plaza del Carmen" de la Red de Vigilancia acreditan que en el Distrito Centro, cuyo ámbito territorial viene a coincidir con la ZBEDEP "Distrito Centro", se ha superado el valor límite anual de 40 microgramos por metro cúbico de NO2 en ocho de los once años comprendidos en el período 2010-2020, ambos incluidos.

Se ha incumplido el valor límite anual de inmisión de dióxido de nitrógeno establecido por la normativa comunitaria y estatal básica de calidad del aire durante los años 2010 a 2013 y 2015 a 2018. Antes de la regulación de la ZBE "Madrid Central" por la OMS de 5 de octubre de 2018 solo se cumplió la normativa de calidad del aire el año 2014. Desde la implantación efectiva de "Madrid Central" en el año 2019, se viene cumpliendo la normativa. Si perjuicio de ello debe destacarse que el valor de 2020 se considera poco representativo de la evolución por las circunstancias extraordinarias de reducción de la movilidad que se produjeron en ese ejercicio.

AÑO	Superación anual del valor límite de 40 microgramos/m3 de NO2
2010	52
2011	51
2012	44
2013	41
2014	40
2015	50
2016	46
2017	49
2018	45

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

AÑO	Superación anual del valor límite de 40 microgramos/m3 de NO2
2019	36
2020	29

Tabla 13. Tabla de superación anual del valor límite de 30 microgramos/m3 de NO2

4.2.5.1 Motivación de la determinación de ámbito territorial de la ZBEDEP "Distrito Centro"

1. Antecedentes de la delimitación del ámbito territorial de la ZBEDEP Distrito Centro.

La determinación de ámbito territorial de la ZBEDEP "Distrito Centro" se basa en la medida contemplan en el Plan A de calidad del Aire y del Cambio Climático, que prevé un Área Cero Emisiones en la zona del distrito Centro de la ciudad. Mediante la redacción inicial de la OMS de 2018 se reguló la ZBE "Madrid Central", regulando su ámbito territorial prácticamente coincidente con el ámbito territorial del distrito Centro de la ciudad de Madrid. La regulación de Madrid Central fue declarada nula por defectos formales durante su tramitación.

Posteriormente, la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360", que contempla la regulación de una ZBE en el distrito Centro. En desarrollo de dicha Estrategia, y tras el oportuno trámite de información pública, se reguló el ámbito territorial de la ZBEEP Distrito Centro en la redacción dada al artículo 23.2 de la OMS por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, vigente en el momento de redacción de esta MAIN, pero que se encuentra litis pendiente.

Posteriormente, dicha delimitación ha sido evaluada nuevamente, y confirmada su adecuación para la solución de los problemas, en los trabajos de análisis para la redacción del Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360 que fue sometido a información pública y aprobado formalmente mediante acuerdo de la Junta de Gobierno.

En los trabajos de elaboración de este Proyecto de ordenanza se ha evaluado nuevamente concluyéndose lo que, un poco más abajo, se expresa sobre la "Justificación técnica y jurídica de la determinación de concreto ámbito territorial de la ZBEDEP "Distrito Centro".

2. Delimitación del ámbito territorial de la ZBEDEP Distrito Centro por el Proyecto de ordenanza.

La ZBEDEP "Distrito Centro" queda territorialmente delimitada, a efectos de la prohibición de circulación propuesta por el Proyecto de ordenanza, en los términos que el Proyecto normativo propone dar al artículo 23.2 de la OMS, que a continuación se reproducen:

> *"La ZBEDEP Distrito Centro queda delimitada por las siguientes vías: calle Alberto Aguilera, glorieta de Ruiz Jiménez, calle Carranza, glorieta de Bilbao, calle Sagasta, plaza de Alonso Martínez, calle Génova, plaza de Colón, paseo de Recoletos, plaza de Cibeles, paseo del Prado, plaza de Cánovas del Castillo, plaza del Emperador Carlos V, ronda de Atocha, ronda de Valencia, glorieta de Embajadores, ronda de Toledo, glorieta de la Puerta de Toledo, ronda de Segovia, cuesta de la Vega, calle Mayor, calle Bailén, plaza de España, (lateral continuación de la cuesta de San Vicente), calle Princesa y calle Serrano Jover".*

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

La propuesta de redacción que el Proyecto de ordenanza propone dar:

a) Al artículo 23.3.a) de la OMS permite la libre circulación de vehículos en todas las calles que componen el perímetro de la ZBEDEP, así como en las calles o tramos de las calles relacionadas en el apartado segundo punto tres del anexo III.

b) Al artículo 23.3.b) de la OMS, que prohíbe circular por las vías públicas urbanas del interior de la ZBEDEP Distrito Centro exclusivamente para atravesarla, excepto a los vehículos expresamente autorizados para ello en los apartados 3.d), 3.e), 3.f) y en el artículo 22.9 de la OMS.

3. Justificación técnica y jurídica de la determinación de concreto ámbito territorial de la ZBEDEP "Distrito Centro":

La justificación técnica y jurídica de la determinación de concreto ámbito territorial de la ZBEDEP "Distrito Centro" viene motivada por las siguientes consideraciones:

1. La zona del distrito Centro de la ciudad de Madrid presenta problemas acusados de contaminación ambiental del aire y acústica, una acuciante necesidad de limitación de la circulación de vehículos para lograr la ordenación racional del uso del espacio público viario, porque la demanda de uso del espacio público es muy superior a la capacidad del espacio público municipal, lo que ocasiona problemas de seguridad vial, protección del patrimonio municipal y del patrimonio histórico.

2. La zona del distrito Centro viene sufriendo problemas para lograr el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno, incumpliéndose el valore límite horario de 2012 a 2018 ambos incluidos, salvo 2014. En 2017, el último año anterior a que se iniciaran las restricciones circulatorias por ZBE se registró un valor límite anual de dióxido de nitrógeno de 49 $\mu g/m^3$, superando los 40 que establece la Unión Europea como valor límite anual. También se supero en 2018.

En la actualidad, y gracias a las medidas restrictivas de la circulación de la ZBEDDEP Distrito Centro se ha logrado cumplir en dicha zona los valores límite anual y horario regulados por la Directiva 2008/50/CE y en el vigente Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

Conforme a lo previsto en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881 dichos valores límite anual y horario de dióxido de nitrógeno deben cumplirse, a más tardar, el 11 de diciembre de 2026.

3. Cuando se establece una ordenación permanente de tráfico que restringe la circulación de vehículos que emplean energías fósiles para lograr el cumplimiento de los objetivos de calidad del aire y para racionalizar el uso del espacio público y proteger el patrimonio municipal, es imprescindible que estas zonas estén definidas por un perímetro que sea intuitivo y que permita distribuir viajes sin necesidad de circular por su interior. Es importante que estas zonas estén definidas por un perímetro que sea intuitivo y que permita distribuir viajes sin necesidad de circular por su interior.

Los efectos beneficiosos para la calidad del aire, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, de reducción de la contaminación acústica y, adicional y secundariamente, de cambio modal haca formas de transporte colectivo, de mitigación del cambio climático, de mejora de la eficiencia

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

energética, se produce un efecto no solo en el interior de estos ámbitos, sino que el cambio de modelo y las pautas de movilidad afectan al conjunto de la ciudad, aunque sean de aplicación en un entorno concreto.

A tal efecto, la ZBEDEP Distrito Centro tiene como perímetro el históricamente denominado primer cinturón de la ciudad, formado por las rondas, los bulevares y el paseo del Prado. Este perímetro cumple una doble función: a) canaliza los movimientos perimetrales evitando la circulación por el interior de la ZBEDEP; y b) las personas interpretan más claramente cuál es el ámbito sujeto a restricciones de tráfico, reduciendo el incumplimiento de las restricciones de circulación en dicho ámbito.

4. La definición del ámbito territorial de la ZBEDEP Distrito Centro se ha realizado conforme a criterios técnicos de movilidad sostenible y eficiencia ambiental, en los siguientes términos:

a) La ZBEDEP Distrito Centro comprende la totalidad del distrito, garantizando así la seguridad jurídica de la actuación por el mejor conocimiento del ámbito con restricciones por parte de la ciudadanía, lo que no ocurría cuando existían cuatro APR en el Distrito Centro.

b) Además, su delimitación se ha realizado de manera continua, sin incluir territorios no colindantes.

c) En la definición de su perímetro, contenida en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 23.2 de la OMS, se ha optado por vías de mayor capacidad, con velocidad de 50 Km/h, que delimitan de forma natural los espacios que están sometidos a más presión desde el punto de vista de calidad del aire, emisiones y escasez del espacio público.

d) Al objeto de garantizar la movilidad urbana y asegurar la proporcionalidad de su regulación, el Proyecto normativo contempla la libre circulación de vehículos por en todas las calles que componen el perímetro de la ZBEDEP, mediante la redacción que propone dar al artículo 23.3.a) de la OMS.

e) Asimismo el Proyecto contempla unas calles interiores de libre circulación, relacionadas en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 23.3.a) de la OMS y al apartado segundo punto tres del Anexo III de la OMS, con el objeto de posibilitar la circulación de vehículos que requieran acceder a aparcamientos situados en el interior de la ZBEDEP de forma contigua a su perímetro.

5. En lo relativo al ámbito territorial de la **ZBEDEP Distrito Centro,** la redacción que el Proyecto de ordenanza propone dar al artículo 23.2 de la OMS, delimita el **ámbito territorial absolutamente imprescindible** para la satisfacción de las razones de interés general a las que sirve (salvaguardia de las razones imperiosas de interés general de protección del derecho constitucional a la vida y a la integridad física, a la protección de la salud pública, a la garantía de los derechos constitucionales a la salud de las personas y a disfrutar un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona), estableciendo una delimitación geográfica clara y bien delimitada que se establece en la M-10, el primer anillo de circunvalación del que dispuso la ciudad y que delimita el centro histórico y que coincide con la zona de mayor demanda de uso del espacio público de toda la ciudad. La determinación de su ámbito geográfico satisface los principios de proporcionalidad e intervención mínima, abarcando una extensión aproximada de 5,2 km², y por tanto, **menos del 1% de la superficie** total **del municipio** de Madrid (604,3 km²).

6. El perímetro está conformado por vías principales básicas de tráfico que canalizan la movilidad entre las distintas zonas de la ciudad, y por tanto, no pueden sufrir una restricción de acceso. En el plano siguiente se puede observar la coincidencia del perímetro con las vías de mayor tráfico.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

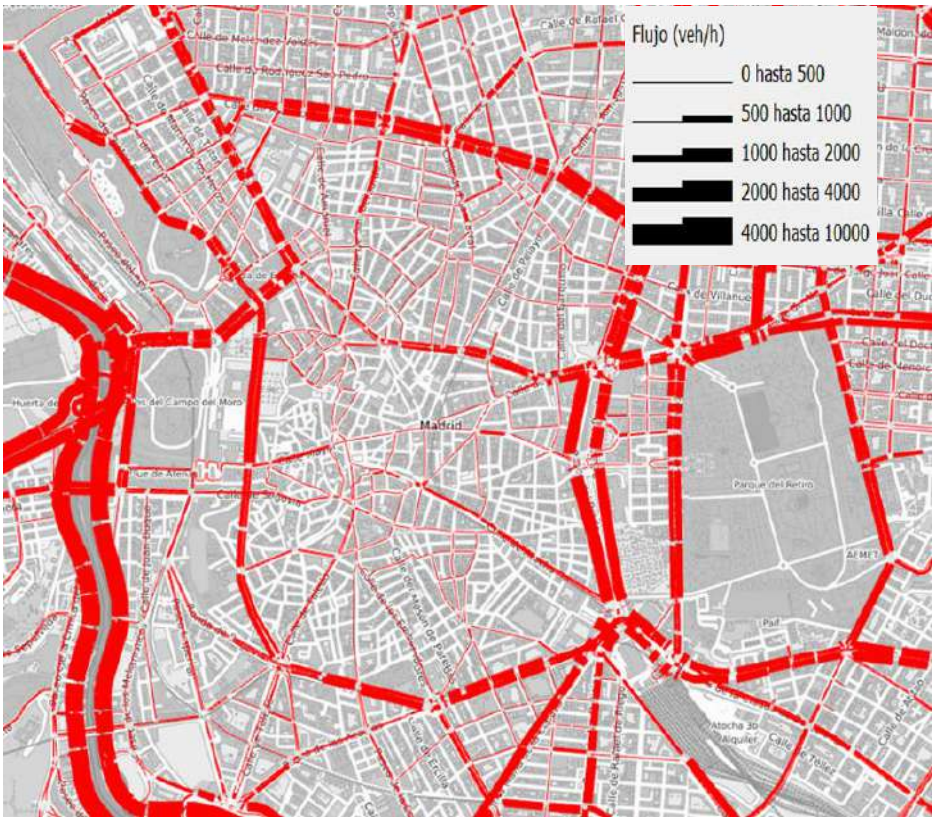


Figura 3. Intensidades de tráfico en Distrito Centro en hora punta de mañana

En la delimitación de la ZBEDEP Distrito Centro se ha tomado en consideración el origen y destino de los desplazamientos sobre los que resulta imprescindible intervenir para lograr la satisfacción de las razones imperiosas de interés general que motivan su regulación, dando cumplimiento a lo previsto por el artículo 4.1 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

En "Distrito Centro" el eje vertebrador de tráfico más importante sobre el que esta actuación interviene es la Gran Vía, con una carga de tráfico significativa, pero que permite efectos positivos también en otras calles como Atocha, Hortaleza o San Bernardo.

Además, la morfología de estas vías (3 carriles de circulación por sentido) hace más visible la identificación del límite de la ZBEDEP y facilita al ciudadano la percepción de la zona.

De esta forma, la afectación a los vecinos de la zona es menor y se actúa estrictamente sobre el punto de la ciudad con mayor concentración de contaminantes por NO_2.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

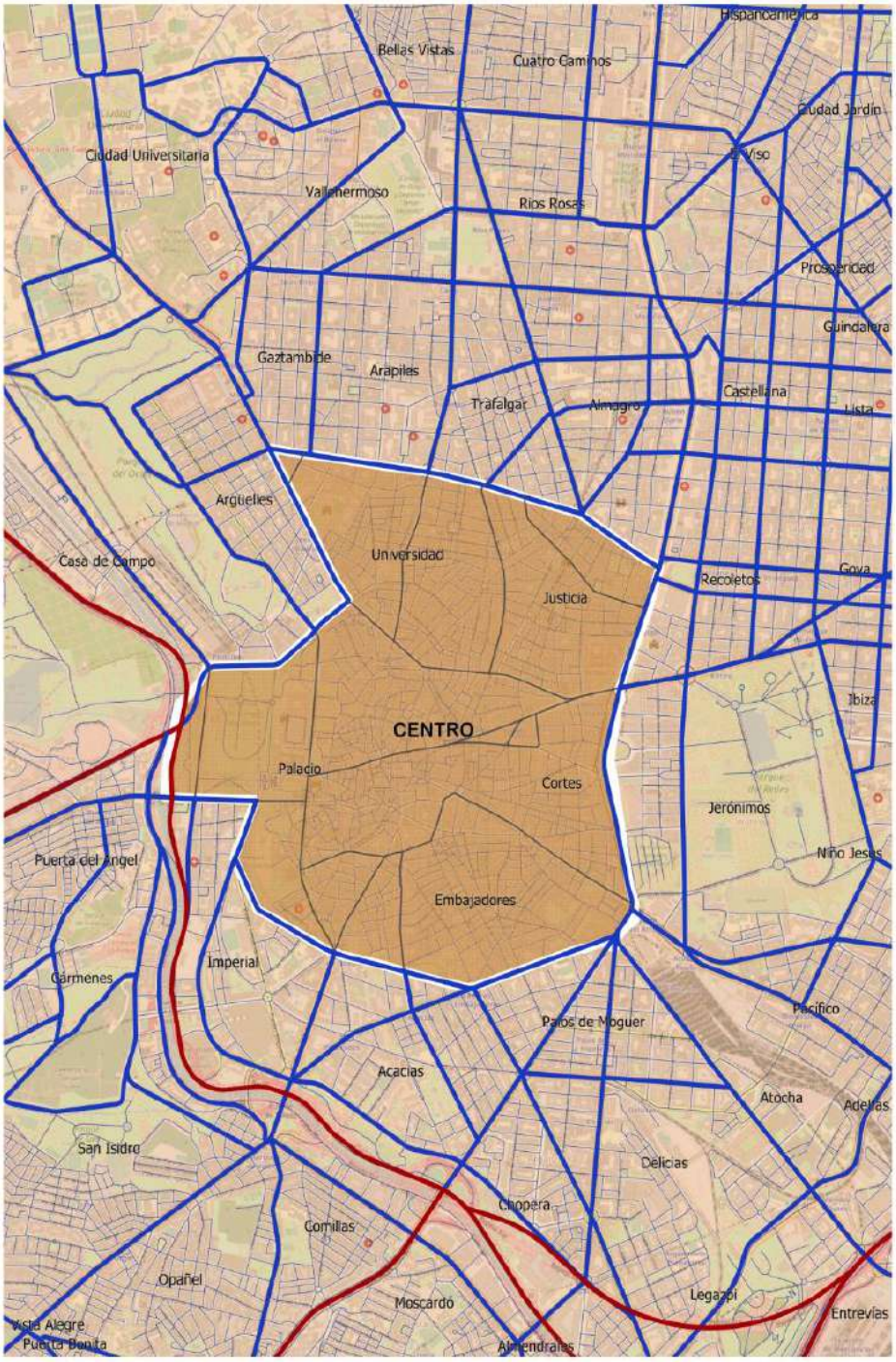


Figura 4. Clasificación viaria utilizada por los servicios técnicos del Ayuntamiento. En Azul y rojo las vías básicas.

Información de Firmantes del Documento

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

7. Se trata de una zona de especial protección, porque es imprescindible ofrecer una protección cualificada a las personas por el hecho de vivir o encontrarse en dicha zona se exponen a elevadas concentraciones de dióxido de nitrógeno provocado por el tráfico de vehículos que emplean energías fósiles. En este sentido, la ZBEDEP Distrito Centro se aproxima a lo que el artículo 4.3 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones denomina como una "ZBE de especial sensibilidad", si bien no se ajusta plenamente a su definición legal porque no toda la población de dicha zona tiene la consideración de población sensible, concepto regulado por la Directiva 2024/2881 conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud.

8. La regulación del ámbito territorial de la ZBEDEP Distrito Centro, propuesta por el Proyecto de ordenanza, contiene el espacio mínimo que resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de óxidos nitrosos necesarios para la consecución de las razones imperiosas de interés general que justifican su regulación: la protección del derecho fundamental a la vida y la integridad física, la protección de la salud pública, la protección de los derechos constitucionales a la salud y a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona.

9. La superficie de la ZBEDEP Distrito Centro **resulta proporcional al cumplimiento de los objetivos de calidad del aire**, porque el Proyecto propone regular una delimitación del ámbito territorial de la ordenación permanente de tráfico de Distrito Centro que ha permitido, fáctica, racional y proporcionalmente reducir el valor límite anual de 49 µg/m^3 en 2018 a 25 µg/m^3 en 2024, es decir, que ha permitido, en los hechos, dar cumplimiento al valor límite anual regulado por el vigente Reglamento de calidad del aire, que regula los valores límite de NO_2 regulados por la Directiva 2008/50/CE.

La delimitación del **ámbito territorial** de la ZBEDEP Distrito Centro **resulta adecuada y suficiente para el cumplimiento de los objetivos** establecidos **de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno**, dando con ello cumplimiento a lo previsto en los artículos 4.2 y 3.1.a) del del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

10. La propuesta de redacción que el Proyecto de ordenanza propone dar:

> a) Al artículo 23.3.a) de la OMS permite la libre circulación de vehículos en todas las calles que componen el perímetro de la ZBEDEP, así como en las calles o tramos de las calles relacionadas en el apartado segundo punto tres del anexo III.
>
> b) Al artículo 23.3.b) de la OMS, que prohíbe circular por las vías públicas urbanas del interior de la ZBEDEP Distrito Centro exclusivamente para atravesarla, excepto a los vehículos expresamente autorizados para ello en los apartados 3.d), 3.e), 3.f) y en el artículo 22.9 de la OMS.

El modelo de restricción de la circulación permite actuar cualitativamente sobre los vehículos que generan un mayor número de emisiones, los vehículos con clasificación ambiental "A", que son los que más dióxido de nitrógeno emiten y que contribuyen sustancialmente a la contaminación de aire, en cumplimiento del artículo 5.2 segundo inciso del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, aplicando las restricciones del vigente artículo 21 de la OMS que prohíbe la circulación de estos vehículos por las vías públicas urbanas de la ciudad de Madrid, pero añadiendo, básicamente, la restricción de circulación de los vehículos industriales ligeros con clasificación ambiental "B".

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

11. Con la regulación de la ZBEDEP "Distrito Centro" se favorece un cambio modal donde el transporte público gana protagonismo, así como los modos de movilidad compartida, micro-movilidad, movilidad ciclista y peatonal. Este cambio modal afecta positivamente al conjunto de la ciudad al disminuir la intensidad circulatoria y la densidad (atascos), por lo que se reducen las emisiones contaminantes al circular un menor número de vehículos y ser estos, además, los vehículos más contaminantes, aquellos sin distintivo ambiental, que es sobre los que se establecen las restricciones más importantes.

12. En el distrito Centro, en su inmensa totalidad coincidente con el ámbito territorial de Distrito Centro, está declarada una Zona Protección Acústica Especial (ZPAE) por el Ayuntamiento de Madrid. En muchos puntos de la citada ZPAE se superan los objetivos de calidad acústica por el ruido debido al tráfico rodado, lo que justifica la adopción de medidas permanentes de ordenación restrictiva del tráfico que permitan reducir dicha contaminación acústica.

13. La regulación de la ZBEDEP favorece un cambio en el parque circulante a nivel más amplio que el del interior o del entorno más cercano a las ZBEDEP.

14. La regulación de la ZBEDEP "Distrito Centro" favorece un cambio modal donde el transporte público gana protagonismo, así como los modos de movilidad compartida, micro-movilidad, movilidad ciclista y peatonal, y este cambio modal afecta positivamente al conjunto de la ciudad al disminuir la intensidad circulatoria y la densidad (atascos). Por tanto, se reducen las emisiones contaminantes al circular un menor número de vehículos y ser estos, además, los vehículos más contaminantes, que es sobre los que se establecen las restricciones más importantes.

15. Al estar monitorizada la zona, se puede evaluar su evolución y determinar si se han cumplido los objetivos planteados o es necesario extender el ámbito de protección o aumentar las exigencias en las limitaciones de acceso. Esta actuación progresiva evita incomodidades innecesarias a los vecinos de la zona.

16. Asimismo, satisface el principio de proporcionalidad porque el Proyecto de ordenanza propone permitir la libre circulación de vehículos en todas las calles que componen el perímetro de la ZBEDEP, así como en las calles o tramos de las calles relacionadas en el apartado segundo punto tres del anexo III.

17. Por todo lo anterior**, la determinación del ámbito territorial de la ZBEDEP Distrito Centro resulta adecuada y suficiente para el cumplimiento de los objetivos establecidos de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno**, dando con ello cumplimiento a lo previsto en los artículos 4.2, 3.1.a) y 5.2 segundo inciso del del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, porque la determinación del ámbito territorial:

> **a) Porque,** conforme a lo previsto en los artículos 4.2, y 5.2 segundo inciso en relación con el artículo 3.1.a) del Real Decreto 1052/2022, **las restricciones de circulación son proporcionales a los objetivos de calidad del aire, en la medida en que** se ha definido el mínimo ámbito territorial imprescindible para mantener **el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno para la protección de la salud humana** que deberán cumplirse, a más tardar, el 11 de diciembre de 2026, en aplicación de lo previsto en el **Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881** -es decir, porque pretende que, como mínimo, se sigan cumpliendo el valor límite anual de 40 $\mu g/m^3$ y el valor límite horario 200 $\mu g/m^3$ que no debe superarse más de 18 horas/año-, y que se avance progresivamente hacia el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 1 de enero de 2030, regulados en el Cuadro 1 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

b) Porque, conforme a lo previsto en el artículo 5.2 segundo inciso, en relación con el artículo 4.2 del Real Decreto 1052/2022, **porque las restricciones de circulación afectan prioritariamente a los vehículos con más potencial contaminante**, los vehículos con clasificación ambiental "A"- reproduciendo la prohibición de circulación firme del artículo 21 de la OMS que ya resulta de aplicación e incluye dicho ámbito-, **porque las restricciones** a la circulación de vehículos se establecen **atendiendo a su** clasificación ambiental según su **potencial contaminante** en los términos previstos en el Anexo II.E del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, afectando básicamente a la circulación de los vehículos industriales ligeros con clasificación ambiental "B", **y porque se establecen de forma proporcional a los objetivos de calidad del aire** porque se regulan las restricciones de circulación de vehículos mínimas imprescindibles para lograr, como mínimo, mantener en la zona centro de la ciudad de Madrid el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, así como avanzar progresivamente en el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 1 de enero de 2030, regulados en el Cuadro 1 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881.

4.2.5.2 Justificación de la necesidad de regular la ZBEDEP Distrito Centro en los términos contenidos en el Proyecto de ordenanza.

El cumplimiento por primera vez de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid en el año 2022, en todas las estaciones de la red de calidad del aire y su continuado cumplimiento con reducciones más acusadas en 2023 y 2024, solo ha sido posible por la creación, regulación y aplicación práctica de las Zonas de Bajas Emisiones reguladas por la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 2021, incluyendo la ZBEDEP Distrito Centro, porque además de suponer una reducción inmediata de las emisiones contaminantes en su ámbito territorial, dicha ZBEDEP DC ha fomentado el cambio tecnológico en el parque de circulante en toda la ciudad de Madrid.

La evolución de los niveles de concentración de los distintos contaminantes, y en especial del dióxido de nitrógeno derivado del tráfico rodado, desde la implantación de las primeras restricciones a la circulación de vehículos en noviembre de 2018 mediante la ZBE Madrid Central, y posteriormente de la ZBEDEP Distrito Centro en septiembre de 2021, se puede conocer comparando los registros de las estaciones de la red de vigilancia de calidad del aire del Ayuntamiento de Madrid que se encuentran en el interior de la propia ZBEDEP DC, así como en su perímetro más próximo (Plaza del Carmen, Plaza España y Escuelas Aguirre).

En especial, es muy relevante la reducción de las concentraciones que ha experimentado la estación de calidad del aire de Plaza del Carmen, por estar ubicada en el interior de la ZBEDEP Distrito Centro, que en el año 2018 superaba el valor límite anual con 45 µg/m^3, mientras que en el año 2024 ha registrado 25 µg/m^3, habiendo reducido 20 µg/m^3 en solo 6 años.

La comparativa de los datos de dióxido de nitrógeno de 2018 respecto al de 2021 evidencia que la reducción de los niveles de contaminación atmosférica en el distrito centro se ha logrado como consecuencia de las restricciones de circulación de vehículos a motor establecidas en la OMS mediante la ZBEDEP Distrito Centro, por lo que resulta necesario regular la citada ZBEDEP, en los términos previstos en el Proyecto de ordenanza, para lograr evitar un incremento de las concentraciones de dióxido de nitrógeno y, consecuentemente para, como mínimo, mantener y respetar el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados en el "Cuadro 2 Valores límite para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 11 de diciembre de 2026" de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

2024/2281, imprescindibles para garantizar la protección del derecho constitucional a la vida y a la integridad física y de los derechos constitucionales a de la salud de la población y a disfrutar de un medio ambiente urbano adecuado para el desarrollo de las personas, así como avanzar progresivamente para cumplir los valores límite del "Cuadro 1. Valores límite para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 1 de enero de 2030" de la Sección 1 del Anexo I de la citada Directiva 2024/2281.

4.2.5.3 Justificación de la no regresividad

1. La redacción de la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro que el Proyecto de ordenanza propone dar a la OMS, no constituye regresión alguna porque mantiene sustantivamente idénticas las restricciones a la circulación que la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre introdujo en la OMS.

2. El Proyecto normativo se limita a introducir mejoras de técnica normativa concretadas en un perfeccionamiento de la redacción del artículo 23 de la OMS, al que se incorporan aquellos elementos sustantivos, carentes de transitoriedad, que la Ordenanza 10/2021 había incluido en la disposición transitoria tercera, dejando sin contenido dicha disposición transitoria tercera. Asimismo el Proyecto de ordenanza perfecciona la técnica normativa del Anexo III de la OMS.

3. Es decir, las restricciones que el Proyecto de ordenanza propone regular en la OMS son las mismas que las que reguló la Ordenanza 10/2021, pero perfeccionando técnicamente su redacción y muy especialmente, la motivación de la necesidad, racionalidad, proporcionalidad de la norma, de forma que no existe regresión alguna en la protección de la salud humana y medioambiental a los efectos del artículo del artículo 2.l) y 14.3 último párrafo de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, por lo que no se requiere contar con el informe previo del órgano autonómico competente en materia de protección del medio ambiente.

4. Por lo tanto, el Proyecto de ordenanza no supone regresión alguna en las medidas aplicadas en la mejora de la calidad del aire sino, todo lo contrario, se adopta para perfeccionar su redacción técnica y refuerza la motivación del cumplimiento de los principios de buena regulación, atendiendo a los más recientes criterios jurisprudenciales.

4.2.5.4 Justificación de la autorización de la circulación de los vehículos históricos por las vías públicas de la ZBEDEP Distrito Centro.

El artículo 21 de la OMS, que regula Madrid ZBE, prohíbe la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" por las vías públicas urbanas de la ciudad de Madrid, incluyendo las vías del ámbito territorial de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes.

El artículo 21.3 de la OMS, vigente y firme, exceptúa de esta prohibición a los vehículos conducidos por personas con movilidad reducida, o empleados para su transporte, siempre que figuren de alta en el sistema de gestión municipal de la ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR (artículo 21.3.a) de la

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

OMS), así como a los vehículos que tengan reconocida la consideración de históricos conforme al Reglamento de Vehículos Históricos (en adelante, RVH), conforme al artículo 21.3.b) de la OMS.

Por su parte, la Disposición adicional primera del Real Decreto 892/2024, de 10 de septiembre, aprueba el nuevo Reglamento de Vehículos Históricos, titulada "Eliminación de obstáculos normativos a la circulación de vehículos históricos en zonas urbanas", insta a los municipios a facilitar en los términos y condiciones que se prevean en sus ordenanzas municipales, la circulación de vehículos históricos en las zonas de bajas emisiones, atendiendo a su uso ocasional y no como medio de transporte cotidiano, para fomentar la conservación y el conocimiento del patrimonio cultural e industrial automovilístico, conforme a lo previsto en el artículo 5.3 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. Esta medida busca compatibilizar la protección ambiental con la conservación del patrimonio cultural, evitando restricciones excesivas que dificulten la participación en eventos históricos.

Uno de los aspectos más relevantes del RVH es la regulación del uso ocasional de los vehículos históricos, regulando expresamente que estos vehículos no deben emplearse como medio de transporte cotidiano, sino de manera esporádica, para minimizar su impacto ambiental y evitar que se conviertan en una alternativa habitual de movilidad. El uso ocasional se vincula principalmente a actividades culturales, recreativas o de conservación, como concentraciones, exhibiciones, pruebas deportivas históricas o desplazamientos puntuales.

El reglamento define el concepto de "uso ocasional" como "la circulación del vehículo histórico que no exceda de noventa y seis días al año"; la norma es clara al respecto: estos vehículos deben mantenerse como piezas de colección y patrimonio, no como solución diaria de transporte.

El RVH prohíbe expresamente su utilización como transporte público de viajeros o mercancías y para actividades agrícolas o de obras y servicios., salvo en eventos autorizados relacionados con su carácter histórico, salvo las contadas excepciones que el propio reglamente establece.

Los vehículos históricos se usan, en consecuencia, de forma esporádica para eventos puntuales en el Distrito Centro, con ocasión de la celebración de determinado tipo de eventos.

Atendiendo a su uso y al valor histórico que representan, de conformidad con lo previsto en el artículo 21.3.b) de la OMS y de la Disposición adicional primera del RVH, y atendiendo a la necesidad de su utilización en la celebración de eventos de carácter cultural, histórico, tanto públicos como privados, de los que ocasionalmente se producen en el centro histórico de la ciudad, la propuesta de redacción del artículo 23.3.e).15 de la OMS, que propone el Proyecto de ordenanza, autoriza la circulación por las vías públicas incluidas en el ámbito territorial de la ZBEDEP Distrito Centro a los "*vehículos y motocicletas que tengan reconocidas la condición de históricos por la DGT".*

La redacción que el Proyecto de ordenanza propone dar a primer inciso del artículo 23.3.e).15 de la OMS y al apartado primero 18.a) del Anexo III de la OMS, autoriza la circulación por la ZBEDEP DC de los vehículos históricos conforme al Reglamento de Vehículos Históricos, en los términos establecidos los artículos 21.3 y 23.3.e).15.º, previa comprobación de oficio de su matrícula para comprobar que figura registrado como servicio histórico en el Registro de Vehículos de la DGT.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

4.2.5.5 Justificación de la regulación del estacionamiento de los vehículos históricos en la ZBEDEP Distrito Centro.

Como se ha motivado expresamente en el apartado anterior, de conformidad con lo previsto en el artículo 21.3.b) de la OMS y de la Disposición adicional primera del Reglamento de Vehículos Históricos, y atendiendo a su uso ocasional y al valor histórico que representan, el Proyecto normativo propone autorizar la circulación de los vehículos históricos por las vías públicas de la ZBEDEP Distrito Centro en los términos previstos en el artículo primer inciso del 23.3.e).15 de la OMS.

A tal efecto, el Proyecto de ordenanza propone regular en el segundo y tercer inciso del artículo 23.3.e).15 y el apartado primero 18.b) del Anexo III de la OMS:

> a) Que los vehículos históricos de menos de cincuenta años, distintos de las motocicletas, solo podrán estacionar en un aparcamiento de uso público o privado o reserva de estacionamiento de la ZBEDEP Distrito Centro, porque se encuentran sujetos a la prohibición general de estacionamiento en el AER regulada en el artículo 49.7 y la Disposición transitoria cuarta apartado 1 de la OMS.
>
> b) Que, como excepción a lo previsto en el artículo 49.7 y la Disposición transitoria cuarta de la OMS, los vehículos históricos de más de 50 años, atendiendo a la protección de su especial valor histórico, podrán estacionar en la banda de estacionamiento de la vía pública, en superficie, previa obtención de la correspondiente autorización del SER en un parquímetro o dispositivo móvil habilitado al efecto.
>
> c) Y que las motocicletas que tengan la condición de históricas podrán estacionar en superficie. Esta regulación es coherente con lo previsto en el artículo 51.1 y la Disposición transitoria cuarta 1.d) de la OMS, por lo que las motos históricas pueden estacionar en las reservas instaladas al efecto o en la banda de estacionamiento del SER sin necesidad de obtener autorización SER.

A continuación se analiza la necesidad, racionalidad, proporcionalidad y el carácter no discriminatorio de la regulación de los vehículos históricos en la ZBEDEP Distrito Centro, que distingue entre los vehículos de menos de 50 años, que permanecen sujetos a la prohibición general de estacionamiento del artículo 49.7 y la Disposición Transitoria cuarta apartado 1, respecto de los vehículos con más de 50 años a los que se excepciona de la referida prohibición general de estacionamiento en el AER, atendiendo a la necesidad de proteger su especial singularidad y valor histórico, atendiendo siempre a su uso ocasional regulado por el RVH, y a la necesidad de uso en la celebración de eventos de carácter cultural, histórico, tanto públicos como privados, de los que ocasionalmente se producen en el centro histórico de la ciudad.

Justificación de la necesidad de estacionamiento de los vehículos de más de 50 años.

El Real Decreto 892/2024, de 10 de septiembre, aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos, que sustituye al anterior reglamento de 1995, adaptándolo a las exigencias medioambientales y armonizándolo con la legislación europea, con el objetivo de preservar el patrimonio automovilístico y garantizar su uso responsable.

Uno de los aspectos más relevantes del reglamento es la regulación del uso ocasional de los vehículos históricos. El texto establece que estos automóviles no deben emplearse como medio de transporte cotidiano, sino de manera esporádica, para minimizar su impacto ambiental y evitar que se conviertan en una alternativa habitual de movilidad. El uso ocasional se vincula principalmente a actividades culturales, recreativas o de conservación, como concentraciones, exhibiciones, pruebas deportivas históricas o

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

desplazamientos puntuales. Se prohíbe expresamente su utilización como transporte público de viajeros o mercancías y para actividades agrícolas o de obras y servicios., salvo en eventos autorizados relacionados con su carácter histórico, salvo las contadas excepciones que el propio reglamente establece.

El RVH, mediante su Disposición adicional primera, insta a los Ayuntamientos a adaptar sus ordenanzas para permitir la circulación de estos vehículos en zonas urbanas, incluso en áreas de bajas emisiones, siempre que se trate de un uso no habitual, para fomentar la conservación y el conocimiento del patrimonio cultural e industrial automovilístico, conforme a lo previsto en el artículo 5.3 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. Esta medida busca compatibilizar la protección ambiental con la conservación del patrimonio cultural, evitando restricciones excesivas que dificulten la participación en eventos históricos.

El reglamento define el concepto de "uso ocasional" como "la circulación del vehículo histórico que no exceda de noventa y seis días al año", por lo que el RVH regula en dichos términos que estos vehículos deben mantenerse como piezas de colección y patrimonio, no como solución diaria de transporte.

Los vehículos históricos se usan, en consecuencia, de forma esporádica para eventos puntuales. Atendiendo a su uso y al valor histórico que representan, el proyecto de ordenanza distingue dos tipos de excepciones a las prohibiciones de acceso a la ZBEDEP Distrito Centro, ámbito territorial en el que, por su carácter de centro histórico de la ciudad (a diferencia de la ZBEDEP Plaza Elíptica), se producen con cierta habitualidad eventos, tanto públicos como privados, en los que se utilizan este tipo de vehículos:

La regulación del artículo 23.3.e).15ª de la OMS, por la que el Proyecto de ordenanza propone autorizar el estacionamiento de los vehículos históricos de más de 50 años en la banda de estacionamiento en vía pública de la ZBEDEP Distrito Centro, como excepción expresa a lo previsto en el artículo 49.7 y la Disposición transitoria cuarta apartado 1, responde a una triple necesidad: por un lado, la de proteger el valor histórico de dichos vehículos para conservar el patrimonio; por otro, a proteger ese mismo valor histórico ante la dificultad de acceder, y trazar las curvas de bajada y subida de las plantas de los garajes y aparcamientos rotacionales subterráneos, de unos vehículos que en muchas ocasiones carecen de asistencia electromecánica a la dirección y, por último, posibilitar su uso en la celebración de los eventos sociales y culturales que se celebran en el distrito Centro.

De acuerdo con el uso ocasional y limitado a actividades culturales o recreativas, se exige que, en el caso de que los vehículos históricos deban estacionar, lo hagan en un aparcamiento público o privado o en una reserva de estacionamiento, evitando con ello el tráfico de agitación, más pernicioso por su potencial contaminante y contrario a su uso ocasional, no destinado al transporte ordinario de personas.

No obstante, debido a que en ocasiones puntuales se celebran eventos o celebraciones, públicos o privados, en que se precisa el estacionamiento en superficie (en la vía pública), en las inmediaciones de instituciones o edificios de reseñado valor histórico o cultural, de vehículos históricos de gran antigüedad y relevancia patrimonial, el tercer inciso del artículo 23.3.e).15º permite el estacionamiento en superficie de los vehículos históricos de más de 50 años, que son los comúnmente utilizados en estos acontecimientos puntuales.

Justificación de la racionalidad.

Permitiendo el estacionamiento de los vehículos históricos de más de 50 años, se logra proteger el patrimonio automovilístico de los vehículos que presentan sus especificidades técnicas y constructivas que, en la mayor parte, dificultan el acceso y circulación de estos vehículos por aparcamientos subterráneos

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

angostos y mayores dificultades para trazar las curvas de bajada y subida de las plantas de los garajes y aparcamientos rotacionales subterráneos, de unos vehículos que en muchas ocasiones carecen de asistencia electromecánica a la dirección.

Justificación de la proporcionalidad.

Debido a que en ocasiones puntuales se celebran eventos o celebraciones, públicos o privados, en que se precisa el estacionamiento en superficie (en la vía pública), en las inmediaciones de instituciones o edificios de reseñado valor histórico o cultural, de vehículos históricos de gran antigüedad y relevancia patrimonial, se permite el estacionamiento en superficie de los vehículos históricos de más de 50 años, que son los comúnmente utilizados en estos acontecimientos puntuales. Esta excepción, limitada y puntual, se apoya en el mínimo impacto cuantitativo de este tipo de accesos, como demuestran los datos con que cuenta el Ayuntamiento de Madrid.

Así, del total de 2.057 accesos de vehículos históricos que se produjeron en la ZBEDEP Distrito Centro en 2024 (que responde a 494 vehículos diferenciados), únicamente se produjeron 61 accesos de vehículos históricos de más de 50 años (sólo 20 vehículos diferenciados), lo que permite afirmar que puede garantizarse el uso de estos vehículos históricos de especial relevancia histórica de acuerdo con el respeto a su valor patrimonial que exige la normativa estatal, con una afección exigua y no representativa al control de emisiones propio de la referida ZBEDEP.

Justificación de su carácter no discriminatorio.

La diferenciación en cuanto al uso de los vehículos de más de cincuenta años, que atendiendo a su especificidad y carácter único se emplean en la celebración de eventos sociales, culturales que se producen en el centro histórico, y que son características del Distrito Centro y no del resto de la ciudad ni del entorno de la Plaza Elíptica, así como la especial protección que debe garantizarse a los vehículos históricos cuanto más singulares y únicos sean, y la incidencia cuantitativamente marginal de los accesos de los vehículos de más de 50 años a la ZBEDEP Distrito Centro, así como sus especificidades técnicas y constructivas que, en la mayor parte, dificultan el acceso y circulación de estos vehículos por aparcamientos subterráneos angostos, justifican la diferencia de regulación jurídica en relación con los vehículos históricos de menos de 50 años, al responder a situaciones en parte dispares, y existir una justificación objetiva y razonable para la diferencia de trato, abiertamente coherente con la finalidad de la norma que los regula.

Por tanto, la regulación responde a una diferencia objetiva de determinadas características de los vehículos (las características técnicas de los vehículos, su singularidad estética e histórica, su carácter único, y las especiales dificultades que presentan para acceder, circular y girar por los garajes y aparcamientos subterráneos), a su utilidad (para la celebración de eventos sociales y culturales que se producen en el distrito Centro), que resulta acorde a lo previsto en la Disposición adicional primera del RVH y al artículo 5.3 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, y que resulta absolutamente esporádico y con una afección exigua en materia de la contaminación por NO_2 conforme a los datos expuestos al analizar la proporcionalidad..

4.2.5.6 Justificación de la necesidad, racionalidad y proporcionalidad de la prohibición de circulación de los vehículos industriales con clasificación ambiental “B” por las vías públicas urbanas de la ZBEDEP Distrito Centro.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

1. Tras analizar todas las alternativas, se observa que la mejor opción para acercarnos a esta reducción de emisiones en el sector del tráfico rodado, considerando que:

1º. la reducción de las emisiones de NOx de los últimos años han permitido el cumplimiento desde el 2022 del valor límite anual de dióxido de nitrógeno (40 µg/m³);
2º. los resultados obtenidos de las simulaciones analizadas;
3º. la limitación de la circulación de los vehículos industriales con clasificación ambiental "B" en la ZBEDEP Distrito Centro son medidas en vigor que no han afectado económica ni socialmente ni al distrito en el que se ubican, ni a la ciudad en su conjunto, como se puede comprobar analizando la evolución de los distintos indicadores económicos desde su puesta en marcha.

2. La restricción de la circulación de los vehículos industriales con clasificación ambiental "B" **resulta necesaria** porque afecta prioritariamente a los vehículos con más potencial contaminante, dado su mayor impacto contaminante ambiental atmosférico en materia de dióxido de nitrógeno frente al resto de categorías de vehículos menos contaminantes (los C, los ECO y los CERO Emisiones), por el uso intensivo que llevan a cabo del espacio público viario (representa un 11% de los recorridos en la ciudad) y por su mayor afección a la necesaria fluidez del tráfico rodado, resulta necesaria en el ámbito territorial de la ZBEDEP Distrito Centro, por sufrir problemas agravados de contaminación ambiental atmosférica en materia de dióxido de nitrógeno y acústica, así como una extraordinaria demanda de uso del espacio público.

3. La restricción de la circulación de los vehículos industriales con clasificación ambiental "B" satisface las exigencias del principio de **proporcionalidad** porque:

a) El ámbito territorial de la ZBEDEP Distrito Centro supone menos del 0,8% de la superficie total del municipio.
b) Porque se adopta se forma proporcional a los objetivos de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, porque un vehículo con clasificación ambiental "B" emite 0,433 g/km de NOx, mientras que los vehículos "C" emiten 0,151, los "ECO" emiten 0,023, y mientras que los vehículos CERO Emisiones emiten solo 0,007 g/km de NOx.
c) Se trata de vehículos que superan ampliamente la antigüedad media de los vehículos que circulan en la ciudad de Madrid. Los vehículos industriales con clasificación ambiental "B", son aquellos vehículos ligeros de gasolina anteriores al año 2006 y diésel anteriores al 31 de agosto de 2015, y aquellos vehículos pesados de gasolina y diésel anteriores al 2006, por lo que la prohibición de circulación por el interior de las vías públicas urbanas de la ZBEDEP Distrito Centro se aplica a vehículos industriales ligeros de gasolina de más de 20 años y diésel de más de 11 años y vehículos industriales pesados (gasolina y diésel) de más de 20 años. Según el último Estudio del parque circulante de la Ciudad de Madrid (Año 2024), incorporado como ANEXO 4.2 a la presente MAIN, estos vehículos han superado la edad media de esta categoría, doblando incluso la media de antigüedad en el caso de los vehículos industriales pesados (cuya antigüedad media en el parque circulante de la ciudad de Madrid es de 9 años).
d) El Proyecto de ordenanza contempla excepciones a la prohibición de circulación de los vehículos industriales con clasificación ambiental "B", a las que pueden acogerse cuando no sea posible prestar el servicio con otro tipo de vehículo, bien porque le vincule un contrato durante su vigencia, o bien porque no exista ese tipo de vehículo de las categorías ambientales CERO emisiones, ECO o "C".
e) En 2024 accedieron a la ZBEDEP Distrito Centro 13.582 vehículos industriales ligeros y 532 vehículos industriales pesados que suponen, respectivamente, el 0,58% y el 0,02% del total de los 2.335.059 vehículos que constituyen el parque circulante de la referida ZBEDEP.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

f) Los vehículos industriales ligeros con clasificación ambiental “B” pueden acogerse a la autorización para circular si estacionan en un aparcamiento situado en el interior de la ZBEDEP Distrito Centro.

g) La restricción de la circulación de los vehículos industriales con clasificación ambiental “B”, que se añade a la prohibición general de los vehículos con clasificación ambiental “A” vigente, firme y aplicable a todas las vías públicas urbanas de la ciudad, incluyendo el ámbito territorial de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, satisface los principios de proporcionalidad y eficiencia porque constituye la mínima regulación posible para conseguir proporcionalmente el cumplimiento de los objetivos de calidad del aire, por su mayor impacto ambiental, dando cumplimiento al artículo 5.2 segundo inciso del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

4. Por todo ello, las restricciones a la circulación de vehículos de las **ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos regulados en el Proyecto** de ordenanza constituyen un mínimo imprescindible, que **permite avanzar de manera progresiva hacia el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno**, para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 1 de enero de 2030, **regulados en el Cuadro 1 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881,** no solo en el entorno del distrito Centro y en la zona de Plaza Elíptica, sino con efectos de mejora en la calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno más allá de dichos límites.

4.2.5.7 Justificación de la necesidad, racionalidad, proporcionalidad e igualdad de la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro respecto de los vehículos con clasificación ambiental “C”.

La única restricción que establece el Proyecto de ordenanza respecto de los vehículos con clasificación ambiental “C” es la prohibición de circular por sus vías públicas con la única finalidad de atravesarla.

1. Justificación de la necesidad.

La ciudad de Madrid ha tenido históricamente un grave problema de contaminación atmosférica que se concreta en elevados niveles de dióxido de nitrógeno (NO_2), que han superado persistentemente los límites establecidos en la normativa europea y española desde el año 2010 hasta el 2021, año en el que se han empezado a cumplir. El 23 de octubre de 2024 se aprobó la Directiva 2024/2881 de Calidad del Aire y una atmósfera más limpia en Europa, que revisa los valores de la Directiva anterior con el fin de alcanzar un objetivo de ausencia de contaminación de forma que la calidad del aire mejore hasta alcanzar niveles que ya no se consideren nocivos para la salud humana. Ello supone una reducción significativa de los valores límite de algunos contaminantes, como es el caso del dióxido de nitrógeno y de las partículas en suspensión (los valores medios anuales para partículas en suspensión PM10 y dióxido de nitrógeno se reducen en un 50% y, aún en mayor porcentaje, en el caso de partículas en suspensión PM2,5), y que obligan a tomar medidas para poder alcanzar esos nuevos valores.

En el inventario de emisiones que elabora anualmente el Ayuntamiento se puede comprobar que el sector del *Transporte Rodado* es el que más contribuye a las emisiones de gases contaminantes (en el caso del NOx representa un 39,3% y para las PM2,5 el 52,6% de las emisiones totales; para el caso de las emisiones directas de gases de efecto invernadero, representa el 32,6% de estas), siendo este sector económico uno de los pocos sobre los que el Ayuntamiento tiene capacidad de actuar, motivo por el que muchas de las medidas que se ponen en marcha tienen que ver con la movilidad. De esta forma, el objetivo de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro es priorizar al peatón, a la bicicleta, al transporte público y a los vehículos

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

menos contaminantes, mejorando la calidad de vida de los residentes, facilitando sus desplazamientos y disminuyendo consecuentemente los niveles de contaminación acústica y atmosférica. Igualmente se pretende establecer un sistema eficiente para la movilidad de los visitantes y turistas, adecuado a las especiales características de la trama viaria del Distrito Centro, que garantice la accesibilidad a los modos de transporte sostenibles, eliminando el tráfico de paso en todo el Centro Histórico y recuperando el espacio público para el peatón.

La creación de ambas ZBEDEP es una de las medidas incluidas en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, en la que se elimina el tráfico de los vehículos que utilizan esa zona únicamente para atravesar el centro de la ciudad y se limita el acceso de los vehículos más contaminantes, de acuerdo con la clasificación ambiental establecida en el Reglamento General de Vehículos y los consiguientes distintivos ambientales creados por la DGT, en función todo ello del potencial de emisiones contaminantes establecido en la normativa EURO, que tiene como principal objetivo garantizar la calidad del aire protegiendo la salud de los ciudadanos frente a los efectos de los contaminantes atmosféricos, y fortaleciendo la ciudad frente a futuros impactos climáticos mediante la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

De esta forma, la Estrategia se configura como la herramienta para establecer medidas estructurales a fin de reducir las emisiones contaminantes a la atmósfera, permitiendo cumplir con los valores límite de calidad del aire establecidos en la normativa europea y nacional, mientras que **la ZBEDEP Distrito Centro contribuirá a la implantación de un modelo alternativo de movilidad que priorizará al peatón, a la bicicleta, al transporte público y a los vehículos menos contaminantes, impulsando la regeneración del centro urbano, mejorando la calidad de vida de los residentes, facilitando sus desplazamientos y disminuyendo los niveles de contaminación acústica y atmosférica**.

2. Justificación de los principios de racionalidad y eficacia.

Los resultados positivos de estas medidas se reflejan en el cumplimiento, desde el año 2021, de todos los valores límite relativos a contaminantes atmosféricos establecidos en la normativa, incluidos los correspondientes al NO_2. En cualquier caso y tal como se ha mencionado, los valores establecidos en la nueva Directiva 2024/2881 son mucho más exigentes, por lo que de acuerdo con las *Conclusiones* establecidas en el *Informe Justificativo de la Implantación de la ZBE en la ciudad de Madrid*, de 13 de junio de 2025, "*para cumplir con los valores legislados en la Directiva 2024/2881, la ciudad de Madrid* ***debe mantener todas las medidas implementadas hasta ahora, incluidas las Zonas de Bajas Emisiones y sus limitaciones a los vehículos más contaminantes***."

3. Justificación de la proporcionalidad.

La clasificación ambiental de los vehículos, atendiendo a su potencial contaminante facilita el cumplimiento de los límites de emisiones establecidos por la normativa europea y permite discriminar positivamente a los vehículos menos contaminantes. En este contexto, las exigencias para los vehículos "C" son más estrictas que para los vehículos con distintivo ECO o CERO emisiones, pero menos que para los vehículos de clasificación ambiental "B" o "A".

En la **ZBEDEP Distrito Centro**, la única limitación que afecta a los vehículos "C" consiste en la **prohibición de atravesarla**, es decir, estos vehículos pueden acceder a la zona, pero no pueden cruzarla de un extremo a otro, **no restringiendo de esta forma a los residentes o visitantes que se dirigen a ella, ni a los agentes económicos que realizan su labor en ese ámbito geográfico**, sino únicamente a aquellos que pretenden atravesarla. Esta restricción se introdujo por primera vez en la regulación de la ZBE Madrid Central mediante la aprobación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible del 5 de octubre de 2018, aunque fue anulada

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

mediante resolución judicial. Posteriormente fue regulada, con contenido material muy similar, mediante la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, permaneciendo en el momento de redacción de la presente MAIN pendiente del recurso de casación municipal contra la Sentencia del TSJM de 17 de septiembre de 2024 previamente referida.

La redacción que el Proyecto propone dar al artículo 23.3.b) de la OMS, establece la prohibición de "*circular por las vías públicas urbanas del interior de la ZBEDEP Distrito Centro exclusivamente para atravesarla, excepto a los vehículos expresamente autorizados para ello en los apartados 3.d), 3.e), 3.f) y en el artículo 22.9".*

La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro tan solo impone las siguientes restricciones de circulación:

a) se prohíbe la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", excepto los vehículos registrados en la DGT como servicio histórico;

b) se establecen restricciones a la circulación de los vehículos industriales con clasificación ambiental "B", tanto ligeros como pesados. Estos vehículos pueden acogerse a la excepción de la redacción propuesta por el Proyecto de ordenanza al artículo 23.3.e).f) de la OMS, "*si acreditan el estacionamiento o en una reserva de estacionamiento o en uno de los aparcamientos de uso público o privado situados en el interior de la citada ZBEDEP".*

c) los vehículos con clasificación ambiental no están sujetos a restricción circulatoria alguna, salvo la prohibición genérica del artículo 23.3.b) de la OMS, por el que se prohíbe "*circular por las vías públicas urbanas del interior de la ZBEDEP Distrito Centro exclusivamente para atravesarla", salvo que el vehículo pueda circular por la ZBEDEP con arreglo a cualquiera de los supuestos previstos en los apartados 3.d), 3.e), 3.f) del artículo 23 y en el artículo 22.9 de la OMS,* o con arreglo al artículo 23.3.e).f) de la OMS, *"si acreditan el estacionamiento o en una reserva de estacionamiento o en uno de los aparcamientos de uso público o privado situados en el interior de la citada ZBEDEP".*

Por tanto, los vehículos con clasificación ambiental "C" no están sujetos a restricción específica alguna, más allá de la prohibición genérica de circular por las vías de la citada ZBEDEP para atravesarla.

Los supuestos regulados en los apartados 3.d), 3.e), 3.f) del artículo 23 de la OMS autorizan la circulación de vehículos con clasificación ambiental "C" por las vías públicas de la ZBEDEP Distrito Centro.

Por todo ello, la regulación de la ZBEDEP relativa a los vehículos con clasificación ambiental "C" es proporcional, por cuanto atiende al mayor potencial contaminante de los vehículos con esta clasificación ambiental respecto de los vehículos CERO Emisiones y ECO según el Inventario de emisiones de contaminantes a la atmósfera en el municipio de Madrid 2022, y porque la regulación **no restringe la circulación de las personas residentes, de las personas que visiten la ZBEDEP, ni de los agentes económicos que realizan su labor en ese ámbito geográfico**, sino que exclusivamente restringe la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "C" que únicamente pretenden atravesarla.

Prueba de que la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no supone restricción alguna para los vehículos autorizados atendiendo al motivo de circulación por la citada ZBEDEP regulados en los apartados 3.d), 3.e), 3.f) del artículo 23 de la OMS, es el hecho de que el 39,8% del parque móvil que ha circulado en 2024 por dicha ZBEDEP tenían clasificación ambiental "C", disponiendo de dicha clasificación 833.960 turismos (el 35,71% del parque circulante de dicha Zona), 87.227 vehículos industriales (el 3,74% del parque circulante

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

de dicha Zona) y 8.163 vehículos industriales pesados (el 0,35% del parque circulante de dicha ZBEDEP), de los 2.335.059 vehículos que circularon por la ZBEDEP Distrito Centro en el ejercicio 2024.

4.2.5.8 Justificación de la necesidad de circulación de los vehículos que utilicen los padres que acompañen a los menores al colegio en la ZBEDEP Distrito Centro.

La presente ordenanza crea una nueva ordenación permanente de tráfico orientada igualmente a proteger la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire, bajo la forma ZBEDEP con la denominación Distrito Centro, en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios.

Se trata además de normas proporcionales porque circunscriben su contenido al ámbito territorial y a las restricciones y prohibiciones imprescindibles para satisfacer los intereses generales citados, recogen excepciones para compatibilizar los derechos individuales que pudieran verse afectados y disponen de regímenes transitorios para que las personas se adapten a su cumplimiento.

Entre las excepciones recogidas en el artículo 23 y en el Anexo III punto 20 de la ordenanza, se encuentra la de dejar y recoger alumnos de educación infantil y primaria. Esta es una reivindicación del sector educativo, concretamente de las escuelas infantiles, colegios de educación infantil y primaria e institutos de secundaria, y los permisos de accesos se limitan a los días lectivos del calendario escolar, entre el 1 de septiembre y el 30 de junio, y desde las siete a las 20 horas del día para el cual se gestione la autorización. Estamos hablando de niños de corta edad que estudian en un centro escolar que se incluye dentro de la ZBEDCEP Distrito Centro y que por lo tanto no pueden ir por su cuenta hasta el mismo, sino que tiene que llevarlos sus progenitores o tutores. Es lógico, por tanto, que se permita la actividad de dejarlos y recogerlos del colegio y además se encuadra dentro del espíritu proporcional de la norma y atención al interés general.

El motivo de permitir estos accesos es también por razones de seguridad. Muchos menores no son usuarios del transporte público, y deben estar acompañados de adultos, y no todas las instalaciones dotacionales educativas disponen de un transporte público en la propia puerta del mismo, por lo que se considera adecuado que los padres del alumnado puedan acceder al mismo, siempre y cuando cumplan con la normativa estatal y municipal de tráfico, circulación y seguridad vial en cuanto a la parada o estacionamiento en la zona para dejar y recoger a los alumnos. El incumplimiento de la normativa es sancionado conforme a la LTSV.

Además hay que tener en cuenta que parte del alumnado de colegios situados en el centro no son residentes en el Distrito Centro, si no en otros distritos o, incluso, fuera del término municipal, por lo que en ocasiones no se dispone de otro medio de transporte que el vehículos privado.

El acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de los vehículos, recogido en el artículo 23.3.d).17ª de la OMS propuesto por el Proyecto normativo, para dejar o recoger alumnos de educación infantil y primaria, así como a los alumnos de secundaria cuyas necesidades así lo exijan, en los términos previstos en las disposiciones transitorias primera y tercera no debe suponer un perjuicio en la medida en que:

1. satisface el principio de legalidad en la medida en que tiene por objeto facilitar el acceso de los menores a los centros educativos para la protección de los derechos de los menores de edad, acceso que por las necesidades propias del cuidado del menor debe realizarse mediante el acompañamiento de padres, familiares o personas adultas autorizadas para ello en los centros de educación infantil y primaria;

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

2. satisface el principio de necesidad porque la autorización se limita a los supuestos estrictamente necesarios: es decir, para el acompañamiento de los menores de los centros de educación infantil y primaria, así como aquellos alumnos de educación secundaria cuyas necesidades así lo exijan (menores con discapacidad, con movilidad reducida, con movilidad funcional, o cualquier menor que por sus circunstancias personales así lo requiera;

3. satisface el principio de proporcionalidad porque: la circulación de estos vehículos está sujeta al cumplimiento de los requisitos de clasificación ambiental, según su potencial contaminante, en los términos previstos en los artículos 21 y 23 de la OMS; resultando proporcional con la razón imperiosa de interés general que motiva la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro (la protección del derecho a la vida y la integridad física, la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano) en la medida en que se permite la circulación, por esta excepción, exclusivamente los días lectivos del calendario escolar establecido por la Administración educativa comprendido entre el 1 de septiembre y el 30 de junio (apartado primero punto 20 del anexo III de la OMS);

4. el Ayuntamiento de Madrid espera incrementar la reducción de las emisiones contaminantes de dióxido de nitrógeno mediante la regulación de Madrid ZBE y la ZBEDEP Plaza Elíptica en las que se han establecido restricciones en función de la potencialidad contaminante del vehículo;

5. el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde en Septiembre del 2019, define el "anillo 2" que identifica con el Distrito Centro, en el que recoge actuaciones complementarias para la mejora de la calidad del aire mediante la peatonalización del entorno de la Puerta del Sol, la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de EMT para comunicar el Distrito Centro de norte a sur y de este a oeste y la creación de una línea circular de autobuses de bajas emisiones que recorra el perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro;

6. su efecto se ha considerado a la hora de estimar la reducción de emisiones contaminantes derivadas de la implementación de las medidas contempladas en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, por lo que permitiendo el acceso en estas circunstancias se sigue dando puntual cumplimiento a los objetivos medioambientales previstos en la Ordenanza.

7. permite incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP, facilitar el desarrollo de la actividad educativa y promover, con ello, su mejor valoración social.

Por último se recuerda que todos los colegios del término municipal en el que existen problemas de acceso, tienen establecido un protocolo de movilidad para que la entrada y salida de los vehículos de los alumnos no genere congestión del tráfico.

4.2.5.9 Justificación de la autorización de la regulación de los autotaxis por la ZBEDEP Distrito Centro.

El Proyecto normativo propone dar al artículo 23.3.d) y 23.3.4º de la OMS la siguiente redacción:

*"**Artículo 23.** Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro.*

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

3. La ZBEDEP Distrito Centro se rige por las siguientes normas, que se aplicarán conforme a lo previsto en este artículo, en el artículo 22 y en el anexo III:

d) Con carácter general, podrán circular por las calles del interior del perímetro de la ZBEDEP y estacionar en superficie en las plazas del SER, en los términos establecidos en el capítulo III del título tercero del libro I, los siguientes vehículos:

4.º Los vehículos con clasificación ambiental CERO Emisiones o ECO, sin perjuicio de las restricciones horarias de circulación reguladas en el apartado 3.e). 7º respecto de los vehículos industriales con clasificación ambiental ECO.

e) Se permite la circulación por la ZBEDEP Distrito Centro a los siguientes vehículos, en función de la razón de circulación por la ZBEDEP o la actividad a realizar en la ZBEDEP y su clasificación ambiental según su potencial contaminante, siempre que den cumplimiento a las normas de gestión del anexo III:

4.º Los vehículos autotaxi que cumplan lo regulado en el artículo 195 y la disposición transitoria segunda".

1. Satisfacción del principio de legalidad.

1. La regulación del artículo 23.3.d).4º se adopta, respecto a los vehículos CERO emisiones, en cumplimiento del último párrafo del artículo 5.2 del Real Decreto 1052/2022 (Reglamento de las ZBE).

2. La regulación del artículo 23.3.d).4º se adopta, respecto a los vehículos con clasificación ambiental ECO, en aplicación del penúltimo párrafo del artículo 5.2 del Real Decreto 1052/2022, atendiendo al menor potencial contaminante de estos vehículos respecto de los vehículos de las categorías "C", "B" y "A.

3. La regulación del artículo 23.3.e).4º se adopta, respecto de los autotaxis con clasificación ambiental "C" y "B" se adopta sometiendo la circulación por las vías públicas de la ZBEDEP Distrito Centro al cumplimiento de los requisitos de clasificación ambiental regulados en el artículo 195 y la Disposición transitoria segunda de la OMS, así como con arreglo a la propia regulación del Taxi, dado que los autotaxis circular por la ZBEDEP Distrito Centro para recoger clientes en las "paradas" (técnicamente denominadas "reservas de taxi") así como para captar clientes a mano alzada.

En este sentido debe recordarse que el Taxi se trata de un servicio sometido a tarifas reguladas a efectos de lo previsto en el artículo 17.1.c) de la LGUM y que como establece la Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Supremo en su STS 921/2018, de 4 de junio (Recurso PO 438/2017):

"El servicio de taxis está concebido en la actualidad como una modalidad de transporte urbano mediante vehículos de turismo que constituye un servicio de interés público y respecto al que las administraciones responsables tratan de garantizar unos determinados niveles de calidad, seguridad y accesibilidad. En consecuencia, está sometido a una intensa regulación (que incluye la contingentación de licencias y el establecimiento de tarifas reguladas) destinada a asegurar dichas características.

El mantenimiento de un servicio de transporte urbano semejante es un objetivo legítimo de los poderes públicos, cuyo aseguramiento puede considerarse una razón imperiosa de interés general que justifica medidas regulatorias respecto a servicios análogos en el mismo segmento del mercado, a pesar de que tales medidas afecten a la competencia y a la libertad de establecimiento, siempre que las concretas medidas adoptadas sean necesarias y proporcionadas".

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

2. Satisfacción del principio de necesidad.

La regulación de ZBEDEP "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL 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, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire para el dióxido de nitrógeno, regulados en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881 de 23 de octubre de 2008, sobre la calidad del aire ambiente y una atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), y la necesidad de avanzar progresivamente en el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados para proteger la salud humana, del cuado1 de la isma Sección y Anexo de la citada Directiva, que deberán cumplirse a más tardar el 1 de enero de 2030, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la regulación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y solo de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios.

Tanto en el preámbulo del proyecto de ordenanza, en la redacción que el citado Proyecto de ordenanza propone dar al artículo 23.1 de la OMS, como en la presente MAIN se justifica la necesidad de regular la ZBEDEP Distrito Centro en los términos que propone el Proyecto normativo, mediante la redacción que se propone dar al artículo 23 y al Anexo III de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 23.3.d).4º) de la OMS, responde a la necesidad de promover o facilitar que la circulación de autotaxis se desarrolle mediante vehículos con clasificación ambiental CERO emisiones o ECO, por su menor impacto negativo sobre el derecho a la vida y la integridad física de las personas, sobre la salud pública, sobre la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La autorización de la circulación de los vehículos autotaxis se condiciona al cumplimiento de los requisitos de clasificación ambiental regulados para estos vehículos en el artículo 195 y la Disposición transitoria segunda de la OMS, vigentes desde la entrada en vigor de la OMS el 5 de octubre de 2018, en los términos de redacción del artículo 23.3.e).4º de la OMS propuestos por el Proyecto normativo.

3. Satisfacción del principio de racionalidad.

1. La regulación que el Proyecto de ordenanza respecto de la circulación de cualquier vehículo CERO Emisiones, incluidos los autotaxis, mediante la propuesta de redacción del artículo 23.3.d).4º de la OMS de la OMS satisface el principio de racionalidad porque son los vehículos clasificados en la categoría con menor potencial contaminante de todos los vehículos, y porque se adopta en cumplimiento del mandato reglamentario del último párrafo del artículo 5.2 del Real Decreto 1052/2022 (Reglamento de las ZBE).

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

2. La regulación que el Proyecto de ordenanza respecto de la circulación de cualquier vehículo con clasificación ambiental ECO, incluidos los autotaxis, mediante la propuesta de redacción del artículo 23.3.d).4º de la OMS de la OMS satisface el principio de racionalidad porque son vehículos clasificados en una categoría con menor potencial contaminante que las categorías "C", "B" y "A" y porque responde proporcionalmente a los objetivos de calidad del aire de reducción de la contaminación por dióxido de nitrógeno conforme a lo previsto en el penúltimo párrafo del artículo 5.2 del Real Decreto 1052/2022 (Reglamento de las ZBE), y porque el artículo 195 de la OMS regula la obligación de que los autotaxis para que puedan circular por la ciudad de Madrid dispongan de clasificación ambiental CERO Emisiones o ECO, o "C" si se trata de eurotaxis adaptados para el transporte de personas con movilidad reducida en su propia silla de ruedas, con el régimen transitorio regulado en la DT 2ª de la OMS.

3. La regulación que el Proyecto de ordenanza propone dar al 23.3.e).4º de la OMS satisface el principio de racionalidad porque responde a la obligación de cumplimiento de los requisitos de clasificación ambiental de los vehículos autotaxis regulada en el artículo 195 y la Disposición transitoria segunda de la OMS

4. Satisfacción del principio de proporcionalidad.

La regulación de los artículos 23.3.d.4º) y 23.3.e).4º de la OMS es proporcional atendiendo al mayor impacto contaminante de los vehículos con clasificación ambiental "B" y "CE del artículo 23.3.e).4º de la OMS, respecto de los vehículos CERO Emisiones o ECO del artículo 23.3.d).4º de la OMS. Asimismo la regulación es proporcional porque responde afecta prioritariamente a los vehículos con más potencial contaminante y es proporcional a los objetivos de calidad del aire en materia de reducción de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

5. Satisfacción del principio de igualdad de la regulación de la circulación de los vehículos VTC por las vías públicas de la ZBEDEP Distrito Centro respecto de los autotaxis.

1. La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 23.3.d).4º) de la OMS, responde a la necesidad de promover o facilitar la circulación los vehículos menos contaminantes, la circulación de los vehículos con clasificación ambiental CERO emisiones o ECO, por su menor impacto negativo sobre el derecho a la vida y la integridad física de las personas, sobre la salud pública, sobre la salud de las personas y el medio ambiente urbano, ofreciendo idéntico tratamiento jurídico a todo vehículo que disponga de dicha clasificación ambiental según su potencial contaminante, con independencia del motivo de circulación, y de si la causa de dicha circulación responde a la finalidad de transporte mediante Taxi o VTC.

2. La regulación de artículo 23.3.e).4º de la OMS no resulta discriminatoria respecto de la contenida en el artículo 23.3.e).5º) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, por los siguientes motivos:

a) Establece idéntica posibilidad de circulación para los autotaxis y los vehículos VTC con clasificación ambiental CERO Emisiones o ECO, que pueden acceder y circular por las vías públicas de la ZBEDEP Distrito Centro en idénticas condiciones en los términos regulados en el artículo 23.3.d.4º de la OMS, siendo dicha regulación necesaria, racional y proporcional para lograr la satisfacción de las razones imperiosas de interés general racional de protección de la salud pública y del medio ambiente urbano mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas de tráfico motorizado que justifican la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro en los términos previstos en los artículos 22.1, 22.2 y 23.1 de la OMS.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

b) Establece idéntica posibilidad de circulación de los vehículos autotaxis y de los vehículos VTC, sujetando a control del cumplimiento de los requisitos de clasificación ambiental del artículo 195 y la Disposición transitoria segunda de la OMS, sin perjuicio de la obligación de los VTC de disponer de un servicio previamente contratado con origen o destino en la ZBEDEP Distrito centro conforme a la normativa reguladora de los VTC (artículo 182 del ROTT, entre otros).

3. Desde el punto de vista material la regulación de los requisitos de clasificación ambiental para la circulación de los vehículos autotaxis y de vehículos VTC es idéntica y satisface plenamente de las exigencias de los artículos 14 de la Constitución, de la Ley de defensa de la competencia y la Ley de garantía de la unidad de mercado:

a) Atendiendo a su menor impacto ambiental, los vehículos autotaxis y VTC que dispongan de clasificación ambiental CERO Emisiones o ECO, en el Registro de Vehículos de la DGT, están autorizados a circular por las vías públicas de la ZBEDEP Distrito Centro con base en la redacción que el Proyecto propone dar al artículo 23.3.d).4º de la OMS. No se somete a control si son autotaxis o vehículos VTC porque dicha autorización se aplica por igual a cualquier vehículo, con independencia del motivo de circulación por la ZBEDEP Distrito Centro, en aplicación del último párrafo de artículo 5.2 del Real Decreto respecto de los vehículos CERO Emisiones, y atendiendo al menor impacto ambiental de los vehículos ECO en aplicación del segundo párrafo del mismo artículo 5.2 del Reglamento de las ZBE.

b) Atendiendo a su mayor impacto ambiental, según la relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación ambiental según su potencial contaminante del Reglamento General de Vehículos, la circulación de los vehículos autotaxis y vehículos VTC se somete a control del cumplimiento de los requisitos de clasificación ambiental, atendiendo al potencial contaminante, regulado en el artículo 195 y la Disposición transitoria segunda de la OMS. En el caso de los autotaxis del Área de Prestación Conjunta de la ciudad de Madrid, que pueden circular con base en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 23.3.e).4º de la OMS, el Ayuntamiento de Madrid puede comprobar de oficio dicho cumplimiento por disponer de la información necesaria al haber otorgado y supervisar el ejercicio de la licencia de taxi.

c) Por el contrario, en el caso de los autotaxis de fuera del APC de la ciudad de Madrid, o de otras provincias -que pueden circular por las vías públicas de la ZBEDEP Distrito Centro con base en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 23.3.e).4º de la OMS-, y en el caso de los vehículos VTC -que pueden circular por las vías públicas de la ZBEDEP Distrito Centro con base en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 23.3.e).5º de la OMS-, debe acreditarse el cumplimiento del artículo 195 y la Disposición transitoria segunda de la OMS, o autorizar al Ayuntamiento de Madrid la consulta de la información necesaria cuando dicha consulta sea posible.

4. Por tanto, la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro respecto de la circulación de vehículos autotaxis y de vehículos VTC satisface plenamente las exigencias del principio de igualdad y no discriminación.

6. Adecuación a la Ley de garantía de la unidad de mercado.

Los apartados 4º) y 5º) del apartado 23.3.e) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo no son discriminatorios porque responden a las características propias de la circulación de vehículos de Taxis y VTC, respectivamente, conforme a la regulación sectorial de transporte

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

específicamente aplicable a cada uno de ellos, no pudiendo pretenderse la equiparación en aquello que pueda beneficiarles cuando no se pretende la misma equiparación en aquellos que pudiera perjudicarles. En este sentido debe recordarse que, a efectos de lo previsto en el artículo 17.1.c) de la LGUM, el Taxi es un servicio de interés público sometido a tarifas reguladas y a una intensa regulación para proteger los derechos de las personas usuarias de dicho servicio de transporte urbano en los términos citados de la 921/2018, de 4 de junio (Recurso PO 438/2017).

Por la propia regulación del Taxi, éstos pueden circular por la ZBEDEP Distrito Centro para recoger clientes en las "paradas" así como para captar clientes a mano alzada, frente a los vehículos VTC que tienen que disponer de un servicio previamente contratado con origen o destino en la zona que justifique su circulación por la ZBEDEP Distrito Centro, para poder acogerse a la autorización del artículo 23.3.e).5º de la OMS según motivo habilitante que justifique dicha circulación en la zona de la ciudad con problemas agravados de contaminación y con mayor demanda de uso del espacio público de toda la ciudad (y probablemente de toda España), respondiendo dicha regulación a las razones imperiosas de protección del derecho a la vida y la integridad física, la protección de la salud pública, del medio ambiente urbano, de los derechos de las personas, de la protección del patrimonio y de la ordenación del uso del militado espacio público.

4.2.5.10 Justificación de la necesidad de circulación de las VTC a ZBEDEP Distrito Centro.

El Proyecto normativo propone dar al artículo 23.3.d) y 23.3.e).5º de la OMS la siguiente redacción:

*"**Artículo 23.** Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro.*
3. La ZBEDEP Distrito Centro se rige por las siguientes normas, que se aplicarán conforme a lo previsto en este artículo, en el artículo 22 y en el anexo III:

> *d) Con carácter general, podrán circular por las calles del interior del perímetro de la ZBEDEP y estacionar en superficie en las plazas del SER, en los términos establecidos en el capítulo III del título tercero del libro I, los siguientes vehículos:*
>
> > *4.º Los vehículos con clasificación ambiental CERO Emisiones o ECO, sin perjuicio de las restricciones horarias de circulación reguladas en el apartado 3.e). 7º respecto de los vehículos industriales con clasificación ambiental ECO.*
>
> *e) Se permite la circulación por la ZBEDEP Distrito Centro a los siguientes vehículos, en función de la razón de circulación por la ZBEDEP o la actividad a realizar en la ZBEDEP y su clasificación ambiental según su potencial contaminante, siempre que den cumplimiento a las normas de gestión del anexo III:*
>
> > *4.º Los vehículos autotaxi que cumplan lo regulado en el artículo 195 y la disposición transitoria segunda.*
> > *5.º Los vehículos turismo de arrendamiento con conductor (VTC) con servicio previamente contratado con origen o destino en la ZBEDEP Distrito Centro, que cumplan lo regulado en el artículo 195 y la disposición transitoria segunda".*

1. Justificación de la legalidad de dicha regulación:

La exigencia de la previa contratación de un servicio de transporte con origen o destino en la ZBEDEP Distrito Centro se ajusta plenamente a la regulación de transporte de los VTC, que no pueden circular por las vías

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

públicas en busca de viajeros ni propiciar la captación de viajeros que no hubiesen contratado previamente el servicio permaneciendo estacionados a tal efecto, es decir, los vehículos VTC únicamente podrán circular si se justifica que están prestando un servicio previamente contratado, conforme a lo previsto en el artículo 182.1 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante ROTT), aprobado por Real Decreto 121/1990, de 28 de septiembre:

> ***"Artículo 182 del ROTT.***
>
> *1. Cuando los vehículos adscritos a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor estén ocupados por personas ajenas a la empresa titular de la autorización, únicamente podrán circular si se justifica que están prestando un servicio previamente contratado.*
>
> *A tal efecto, el contrato de arrendamiento de vehículos con conductor deberá haber sido cumplimentado previamente a que se inicie la prestación del servicio contratado, debiendo llevarse a bordo del vehículo la documentación acreditativa de dicha contratación, conforme a lo que se determine por el Ministro de Fomento.*
>
> *Los vehículos adscritos a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor no podrán, en ningún caso, circular por las vías públicas en busca de clientes ni propiciar la captación de viajeros que no hubiesen contratado previamente el servicio permaneciendo estacionados a tal efecto".*

De conformidad con lo previsto en el artículo 14 *quater* de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, [71] en su redacción dada por la Ley 11/2023, de 12 de abril. Ley 11/2023, de 12 de abril, por la que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, [72] regula que la prestación de los servicios de VTC deben cumplir los requisitos y condiciones reglamentariamente establecidos:

> ***"Artículo 14 quater.*** *Prestación de servicios mediante arrendamiento de vehículos con conductor.*
>
> *La prestación de servicios urbanos mediante arrendamiento de vehículos con conductor se realizará por los titulares de las autorizaciones cumpliendo los requisitos que, en relación con los conductores, vehículos y demás condiciones para su realización, se establezcan reglamentariamente".*

Por su parte, al objeto de garantizar legalmente el cumplimiento de la prohibición de "circular por las vías públicas en busca de clientes ni propiciar la captación de viajeros que no hubiesen contratado previamente el servicio permaneciendo estacionados a tal efecto" del artículo 182.1 tercer párrafo de la LOTT estatal, el artículo 18.m).2º de la misma Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid tipifica como infracción de transporte la *"búsqueda, recogida o captación de clientes que no hayan contratado ni solicitado previamente el servicio"*: [73]

> *"**Artículo 18. Infracciones graves.***
>
> *Se considerarán infracciones graves:*

[71] https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1999-11711
Actualizada a 27/12/2024: https://www.boe.es/buscar/pdf/1999/BOE-A-1999-11711-consolidado.pdf
[72] https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2023-18319
https://www.boe.es/boe/dias/2023/08/12/pdfs/BOE-A-2023-18319.pdf
[73] Infracción introducida por el artículo único nueve de la citada Ley 11/2023, de 12 de abril. Ley 11/2023, de 12 de abril, por la que se modifica la LTCM.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

m). La realización de servicios de arrendamiento con conductor cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:

1.º Inicio de un servicio sin que el arrendador del servicio haya comunicado, por vía electrónica, los datos exigidos al registro de comunicaciones de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor al que exista la obligación de comunicar conforme a la normativa vigente o bien, cuando por cualquier motivo no pueda llevarse a efecto tal comunicación, no se lleve a bordo del vehículo la correspondiente hoja de ruta en la que figuren todos los datos que, en su caso, deberían haber sido comunicados, salvo que reglamentariamente se determinen otros distintos.

2.º La búsqueda, recogida o captación de clientes que no hayan contratado ni solicitado previamente el servicio. La responsabilidad corresponderá al conductor del vehículo salvo que pruebe que no le resulta imputable".

El artículo 8 del Decreto 5/2024, de 10 de enero, del Consejo de Gobierno, por el que se desarrolla la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, [74] regula las *"Condiciones de la prestación de servicios de arrendamiento de vehículos con conductor", estableciendo en su artículo 1.1 que: "Los vehículos dedicados a la actividad de arrendamiento con conductor sólo podrán circular con personas ajenas a la empresa titular de la autorización si se encuentran prestando un servicio previamente contratado".*

El artículo 2 del mismo del Decreto 5/2024, de 10 de enero, del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid regula que, además de lo previsto en la realización de los servicios, los vehículos dedicados al arrendamiento con conductor deberán cumplir las siguientes condiciones:

"a) En ningún caso, podrán circular por las vías públicas en busca de clientes ni propiciar la captación de personas viajeras que no hubiesen contratado previamente el servicio permaneciendo estacionados con este objeto.

A estos efectos, la mera circulación o estacionamiento de los vehículos en la vía pública sin un servicio contratado, no supone propiciar la captación de personas viajeras, requiriéndose para su consideración una conducta activa del conductor del vehículo, adscrito a la autorización de arrendamiento de vehículo con conductor, tendente a esta finalidad como ofrecer sus servicios a los viandantes o que el vehículo lleve algún rótulo o cartel por el que se ofrece para hacer servicios a partir de ese lugar.

Sin perjuicio de lo anterior, se entenderá que se está propiciando la captación de personas viajeras cuando, sin estar previamente contratados, los vehículos se encuentren estacionados en el interior y en los accesos de entrada o salida del recinto del aeropuerto, de las estaciones de ferrocarril y de autobuses, y cualquier otro lugar donde exista una afluencia masiva de personas por razones de tipo cultural, deportivo, musical o social. Se entenderá que en un lugar existe afluencia masiva de personas cuando, conforme a lo dispuesto en la correspondiente normativa del municipio donde se celebre el evento de que se trate, sea preciso el establecimiento de un plan de movilidad".

[74] https://gestiona.comunidad.madrid/wleg_pub/secure/normativas/contenidoNormativa.jsf?opcion=VerHtml&nmnorma=13511&eli=true#no-back-button

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

En lo relativo a los requisitos que deben cumplir los vehículos que se adscriban las autorizaciones VTC, el artículo 4 del Decreto 5/2024, de 10 de enero, del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid regula que:

> *"3. Dichos vehículos no podrán continuar dedicados a la actividad de arrendamiento con conductor a partir de que alcancen una antigüedad superior a diez años, contados desde su primera matriculación, salvo que se trate de vehículos con una potencia fiscal igual o superior a 28 caballos de vapor fiscales (CVF) o de vehículos clasificados como históricos en la normativa estatal en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, conforme se establece en el artículo 181 del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.*
>
> *4. Los vehículos deberán estar clasificados con el distintivo ambiental cero emisiones o ECO, de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, salvo que se trate de vehículos con una potencia fiscal igual o superior a 28 caballos de vapor fiscales (CVF) o de vehículos clasificados como históricos en la normativa estatal en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial".*

Por su parte, la Disposición transitoria tercera del citado Decreto autonómico 5/2024, de 10 de enero, regula la "*Clasificación ambiental de los vehículos"* en los siguientes términos:

> *"A los efectos de lo que se establece en el artículo 4, en relación a la exigencia de que los vehículos estén clasificados según el distintivo ambiental cero emisiones o ECO, de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, aquellos que, a la entrada en vigor de este decreto, tengan adscritas autorizaciones de arrendamiento con conductor de ámbito nacional, domiciliadas en la Comunidad de Madrid, podrán realizar transporte urbano, aunque no cumplan dicha exigencia, hasta el 31 de diciembre de 2027, si cuentan con la etiqueta C.*
>
> *No obstante lo previsto en el párrafo anterior, a partir de la entrada en vigor de este decreto, los vehículos, adscritos a autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliadas en la Comunidad de Madrid que hayan sido habilitados para realizar servicios de carácter urbano, solo podrán ser sustituidos por otros que, de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, estén clasificados con el distintivo ambiental cero emisiones o ECO.*
> *Quedan exceptuados del cumplimiento de esta exigencia los vehículos con una potencia fiscal igual o superior a 28 caballos de vapor fiscales (CVF) y los vehículos clasificados como históricos en la normativa estatal en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial".*

2. Satisfacción del principio de necesidad de la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro en relación a la circulación de vehículos VTC:

La regulación de artículo 23.3.e).5º de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, satisface las razones imperiosas de interés general de protección de la integridad física y los derechos de las personas, la protección de la salud pública, el cumplimiento de la normativa estatal de transporte mediante VTC, y la protección de los derechos de las personas y la protección del medio ambiente urbano en los términos definidos en los artículos 22.1, 22.2 y 23.1 de la OMS y la MAIN.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la regulación de las ZBE de la ciudad de Madrid, incluidas las ZBEDEP Distrito centro y plaza Elíptica en los términos contenidos en el Proyecto normativo, responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y la integridad física, el derecho a la salud y el derecho a disfrutar un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, mediante el mantenimiento y conservación de los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados para proteger la salud humana en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, consolidando las mejoras de calidad del aire logradas desde el 2021 en las zonas con problemas agravados de contaminación del aire por NO_2 de la ciudad, así como avanzar en el cumplimiento de los valores del Cuadro 1 de la misma Sección y Anexo de la referida Directiva.

La regulación de ZBEDEP "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL 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, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire para el dióxido de nitrógeno, regulados en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881 de 23 de octubre de 2008, sobre la calidad del aire ambiente y una atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), y la necesidad de avanzar progresivamente en el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados para proteger la salud humana, del cuado1 de la isma Sección y Anexo de la citada Directiva, que deberán cumplirse a más tardar el 1 de enero de 2030, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la regulación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y solo de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona.

Tanto en el preámbulo del proyecto de ordenanza, en la redacción que el citado Proyecto de ordenanza propone dar al artículo 23.1 de la OMS, como en la presente MAIN se justifica la necesidad de regular la ZBEDEP Distrito Centro en los términos que propone el Proyecto normativo, mediante la redacción que se propone dar al artículo 23 y al Anexo III de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 23.3.d).4º) de la OMS, responde a la necesidad de promover o facilitar que la circulación de vehículos VTC se desarrolle mediante vehículos VTC con clasificación ambiental CERO emisiones o ECO, por su menor impacto negativo sobre el derecho a la vida y la integridad física de las personas, sobre la salud pública, sobre la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

4. Satisfacción del principio de racionalidad.

1. La regulación que el Proyecto de ordenanza respecto de la circulación de cualquier vehículo CERO Emisiones, incluidos los autotaxis y los vehículos VTC, mediante la propuesta de redacción del artículo 23.3.d).4º de la OMS de la OMS satisface el principio de racionalidad porque son los vehículos clasificados

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

en la categoría con menor potencial contaminante de todos los vehículos, y porque se adopta en cumplimiento del mandato reglamentario del último párrafo del artículo 5.2 del Real Decreto 1052/2022 (Reglamento de las ZBE.

2. La regulación que el Proyecto de ordenanza respecto de la circulación de cualquier vehículo con clasificación ambiental ECO, incluidos los autotaxis y los vehículos VTC, mediante la propuesta de redacción del artículo 23.3.d).4º de la OMS de la OMS satisface el principio de racionalidad porque son vehículos clasificados en una categoría con menor potencial contaminante que las categorías "C", "B" y "A" y porque responde proporcionalmente a los objetivos de calidad del aire de reducción de la contaminación por dióxido de nitrógeno conforme a lo previsto en el penúltimo párrafo del artículo 5.2 del Real Decreto 1052/2022 (Reglamento de las ZBE).

3. La regulación que el Proyecto de ordenanza propone dar al 23.3.e).4º de la OMS satisface el principio de racionalidad porque responde a la obligación de cumplimiento de los requisitos de clasificación ambiental de los vehículos autotaxis regulada en el artículo 195 y la Disposición transitoria segunda de la OMS.

4. Por su parte, la regulación que el Proyecto de ordenanza propone dar al 23.3.e).5º de la OMS satisface el principio de racionalidad porque responde a la obligación de cumplimiento de los requisitos de clasificación ambiental de los vehículos VTC regulada en el artículo 195 y la Disposición transitoria segunda de la OMS.

Asimismo la obligación de disponer de un "*servicio previamente contratado con origen o destino en la ZBEDEP Distrito Centro"* responde al cumplimiento tanto de la prohibición general *"de circular por las vías públicas urbanas del interior de la ZBEDEP Distrito Centro exclusivamente para atravesarla",* regulada en el artículo 23.3.b) de la OMS, así como de la obligación de cumplimiento del requisito de la circulación de los vehículos VTC para la prestación de servicios previamente contratados conforme a la legislación y la normativa reglamentaria estatal básica y autonómica de transporte específica de los VTC, previamente expuestos al analizar la legalidad de la circulación de los vehículos VTC por las vías públicas de la ZBEDEP Distrito Centro.

5. Satisfacción del principio de proporcionalidad.

1. Dado que conforme a la normativa estatal de transporte solo pueden circular los VTC que tengan un servicio previamente contratado, solo está justificado que circulen por la ZBEDEP Distrito Centro aquellos vehículos VTC que necesiten circular por el interior de la correspondiente ZBEDEP para dejar o recoger al viajero en una vía situada en el interior de dicha ZBEDEP, es decir, solo deben acceder como servicio de transporte aquellos vehículos que indefectiblemente necesiten circular por dicha zona atendiendo un servicio previamente contratado con origen o destino en la ZBEDEP Distrito Centro.

2. Para cualquier otro motivo de acceso o circulación que no sea la prestación del servicio con origen o destino en la ZBEDEP Distrito Centro del artículo 23.3.e).5º de la OMS, el régimen de circulación de un vehículo VTC es el mismo que cualquier otro vehículo con clasificación ambiental "C", de forma que estos vehículos están sujeto a la prohibición de general de "*circular por las vías públicas urbanas del interior de la ZBEDEP Distrito Centro exclusivamente para atravesarla",* regulada en el artículo 23.3.b) de la OMS, salvo que puedan acogerse a cualquier otro motivo de autorización de los apartados 3.d), 3.e), 3.f) del artículo 23 de la OMS, como sucedería si estacionaran en un con base en el artículo 23.3.f) de la OMS.

3. Lo que justifica y motiva la circulación de los vehículos VTC por las vías públicas urbanas del interior de la ZBEDEP Distrito Centro, sujetas a las restricciones circulatorias de dicha ZBE que presenta problemas

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

agravados de contaminación y problemas derivados de la elevada demanda de un espacio público limitado, es, precisamente, la prestación del servicio de transporte que requiera circular por las vías restringidas de la ZBEDEP Distrito Centro para dejar o recoger un viajero.

Por tanto, la regulación de la circulación de los vehículos VTC en los términos contenidos en el Proyecto normativo, por la que se sujeta a la doble obligación de cumplimiento del requisito de clasificación ambiental previsto en el artículo 195 y la Disposición transitoria segunda de la OMS, considerando que la restricción es de carácter mínimo y temporal, ya que a fecha 1 de enero de 2028 todos los vehículos VTC deben contar con etiqueta CERO o ECO, y a la exigencia de disponer de un servicio previamente contratado con origen o destino en la ZBEDEP Distrito Centro para poder circular por las vías públicas de dicha ZBEDEP, es una medida proporcional, ya que no impacta en la prestación del servicio en los términos regulados en la normativa de este tipo de transporte, en los términos previstos en el artículo 4.4 del Decreto 5/2024, de 10 de enero, del Consejo de Gobierno, por el que se desarrolla la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor.

4. La regulación es proporcional porque:

a) a) Los VTC llevan a cabo un uso muy intensivo de la vía pública, realizando una media de 170 -200 kilómetros diarios, pudiendo prestar servicio las 24 horas del día todos los días del año.

b) Es una medida proporcionada, puesto que los Taxis y los vehículos VTC deben cumplir los requisitos de clasificación ambiental previstos en el artículo 195 y la Disposición transitoria segunda de la OMS, de forma condicionada al cumplimiento de la normativa específica de los taxis y los VTC, con objeto de permitir la circulación de los vehículos VTC y, con ello, el desarrollo de la actividad profesional de transporte de viajeros mediante vehículos de alquiler con conductor (VTC) que, como establece su normativa reguladora, sólo puede hacerse en régimen de contratación previa de los servicios. La circulación por las vías de la ZBEDEP Distrito Centro deberá estar justificada por la prestación del servicio que requiere necesariamente circular por las vías públicas de dicha ZBEDEP para dejar o recoger a un viajero.

c) Los vehículos VTC que emplean vehículos con clasificación ambiental B y C suponen un impacto medioambiental muy superior a la de los vehículos ECO y CERO EMISIONES.

d) Es proporcional establecer dicha regulación para limitar la afección de la contaminación en las zonas que sufren un mayor impacto ambiental por la elevada circulación de vehículos y la consecuente elevada contaminación del aire.

e) La regulación del artículo 23.3.e).5º de la OMS es proporcional porque se regula la mínima carga posible, la de hecho no se introduce ningún requisito adicional a la clasificación ambiental del artículo 195 y la DT 2ª de la OMS y del cumplimiento de la disposición de un servicio previamente contratado con origen o destino en la ZBEDEP Distrito Centro exigido por la legislación que rige el servicio de VTC. La acreditación del cumplimiento de este requisito no se exige a los vehículos VTC con clasificación ambiental CERO Emisiones o ECO en atención al menor impacto sobre la salud pública y el medio ambiente de estos vehículos menos contaminantes, y a garantizar el mismo tratamiento y la misma autorización de todos los vehículos que dispongan de una de estas clasificaciones ambientales, CERO o ECO, en los términos regulados en el artículo 23.3.d).4º de la OMS.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

6. Satisfacción del principio de igualdad de la regulación de la circulación de los vehículos VTC por las vías públicas de la ZBEDEP Distrito Centro respecto de los autotaxis.

1. La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 23.3.d).4º) de la OMS, responde a la necesidad de promover o facilitar la circulación los vehículos menos contaminantes, la circulación de los vehículos con clasificación ambiental CERO emisiones o ECO, por su menor impacto negativo sobre el derecho a la vida y la integridad física de las personas, sobre la salud pública, sobre la salud de las personas y el medio ambiente urbano, ofreciendo idéntico tratamiento jurídico a todo vehículo que disponga de dicha clasificación ambiental según su potencial contaminante, con independencia del motivo de circulación, y de si la causa de dicha circulación responde a la finalidad de transporte mediante Taxi o VTC.

2. La regulación de artículo 23.3.e).5º de la OMS no resulta discriminatoria respecto de la contenida en el artículo 23.3.e).4º) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, por los siguientes motivos:

a) Establece idéntica posibilidad de circulación para los autotaxis y los vehículos VTC con clasificación ambiental CERO Emisiones o ECO, que pueden circular por las vías públicas de la ZBEDEP Distrito Centro en idénticas condiciones en los términos regulados en el artículo 23.3.d.4º de la OMS, siendo dicha regulación necesaria, racional y proporcional para lograr la satisfacción de las razones imperiosas de interés general racional de protección de la salud pública y del medio ambiente urbano mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas de tráfico motorizado que justifican la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro en los términos previstos en los artículos 22.1, 22.2 y 23.1 de la OMS.

b) Establece idéntica posibilidad de circulación de los vehículos autotaxis y de los vehículos VTC sujetando a control del cumplimiento de los requisitos de clasificación ambiental del artículo 195 y la Disposición transitoria segunda de la OMS, sin perjuicio de la obligación de los VTC de disponer de un servicio previamente contratado con origen o destino en la ZBEDEP Distrito centro conforme a la normativa reguladora de los VTC (artículo 182 del ROTT, entre otros).

3. Desde el punto de vista material la regulación de los requisitos de clasificación ambiental para la circulación de los vehículos autotaxis y de vehículos VTC es idéntica y satisface plenamente de las exigencias de los artículos 14 de la Constitución, de la Ley de defensa de la competencia y la Ley de garantía de la unidad de mercado:

a) Atendiendo a su menor impacto ambiental, los vehículos autotaxis y VTC que dispongan de clasificación ambiental CERO Emisiones o ECO, en el Registro de Vehículos de la DGT, están autorizados a circular por las vías públicas de la ZBEDEP Distrito Centro con base en la redacción que el Proyecto propone dar al artículo 23.3.d).4º de la OMS. No se somete a control si son autotaxis o vehículos VTC porque dicha autorización se aplica por igual a cualquier vehículo, con independencia del motivo de circulación por la ZBEDEP Distrito Centro, en aplicación del último párrafo de artículo 5.2 del Real Decreto respecto de los vehículos CERO Emisiones, y atendiendo al menor impacto ambiental de los vehículos ECO en aplicación del segundo párrafo del mismo artículo 5.2 del Reglamento de las ZBE.

b) Atendiendo a su mayor impacto ambiental, según la relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación ambiental según su potencial contaminante del Reglamento General de Vehículos, la circulación de los vehículos autotaxis y vehículos VTC se somete a control del cumplimiento de los requisitos de clasificación

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

ambiental, atendiendo al potencial contaminante, regulado en el artículo 195 y la Disposición transitoria segunda de la OMS. En el caso de los autotaxis del Área de Prestación Conjunta de la ciudad de Madrid, que pueden circular con base en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 23.3.e).4º de la OMS, el Ayuntamiento de Madrid puede comprobar de oficio dicho cumplimiento por disponer de la información necesaria al haber otorgado y supervisar el ejercicio de la licencia de taxi.

c) Por el contrario, en el caso de los autotaxis de fuera del APC de la ciudad de Madrid, o de otras provincias -que pueden circular por las vías públicas de la ZBEDEP Distrito Centro con base en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 23.3.e).4º de la OMS-, y en el caso de los vehículos VTC -que pueden circular por las vías públicas de la ZBEDEP Distrito Centro con base en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 23.3.e).5º de la OMS-, debe acreditarse el cumplimiento del artículo 195 y la Disposición transitoria segunda de la OMS, o autorizar al Ayuntamiento de Madrid la consulta de la información necesaria cuando dicha consulta sea posible.

4.

Los taxis en Madrid están regulados por normativa municipal específica, la Ordenanza Reguladora del Taxi, de 28 de noviembre de 2012, modificada por la Ordenanza 4/2025, de 30 de septiembre, dictada al amparo del Decreto 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo.

Las VTC, en cambio, están reguladas por normativa autonómica distinta, el Decreto 5/2024, de 10 de enero, del Consejo de Gobierno, por el que se desarrolla la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, lo que implica un marco jurídico sustancialmente diferente en aspectos como autorizaciones, contratación previa, registro y demás requisitos específicos.

En cuanto al acceso de VTC a la ZBEDEP Distrito Centro, existe regulación específica: los VTC solo pueden acceder si cuentan con servicio previamente contratado con origen o destino en la zona, y con previa inscripción/alta en el sistema del Ayuntamiento. Para los taxis, la regulación municipal contempla que puedan acceder a la ZBEDEP Distrito Centro para recoger clientes en sus paradas autorizadas o incluso captar clientes directamente.

Estas diferencias normativas legitiman, desde un punto de vista regulatorio, un tratamiento distinto entre ambos tipos de vehículos.

Por otro lado, el taxi se considera un servicio urbano de transporte público, con tarifas reguladas, licencias limitadas, regulación estricta de sus condiciones (plazas, matrícula, señalización, mampara, entre otras). En efecto, el vehículo de taxi cubre un servicio de transporte de interés público: prestar movilidad a la ciudadanía en el ámbito urbano, con disponibilidad permanente, paradas distribuidas, regulación del precio, accesibilidad, etc. Esa condición justifica un régimen especial, pues su función social va más allá de una mera prestación comercial de un servicio de transporte.

Las VTC, en cambio, operan bajo un régimen de arrendamiento discrecional de vehículos con conductor, con contratación previa. No prestan un servicio basado en la disponibilidad inmediata ni en paradas habilitadas. Su modelo legal y funcional difiere claramente del modelo legal del taxi.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Por tanto, el régimen de circulación en la ZBEDEP Distrito Centro presenta diferencias entre los autotaxis y los vehículos VTC, derivadas de la distinta configuración legal del servicio que se presta y en función de su propia naturaleza y regulación jurídica.

El régimen de circulación de vehículos VTC, por las vías públicas urbanas de la ZBEDEP Distrito centro incluye los requisitos de: a) alta previa para su identificación y para comprobar que dan cumplimiento a los requisitos de clasificación ambiental regulados en el artículo 195 y la Disposición transitoria segunda de la OMS; b) disponer de los servicios contratados con origen/destino en la zona, lo que permite controlar mejor su presencia y reducir contaminación si es necesario, que solo se aplica a los vehículos VTC con clasificación ambiental "C", porque los vehículos VTC con clasificación ambiental CERO Emisiones o ECO pueden circular por la ZBEDEP Distrito Centro en virtud de lo previsto en el artículo 23.3.d).4º de la OMS, en ls términos propuestos por el Proyecto normativo.

Para los taxis, en cambio, la normativa municipal prevé su circulación por las vías públicas de la ZBEDEP Distrito Centro como parte de su servicio de interés público, que resulta esencial para el sistema de transporte urbano, de forma coherente con los objetivos de movilidad, accesibilidad y prestación de transporte urbano en un área restringida ambientalmente

En consecuencia, el tratamiento diferenciado permite equilibrar la mejora de la calidad del aire (objetivo de la ZBEDEP) con la garantía de movilidad urbana necesaria, mediante regulación más flexible para los taxis (servicio de interés público) y más controlada para las VTC (transporte bajo demanda).

Dado que los taxis prestan un servicio de interés público que resulta esencial en el sistema de transporte urbano, a través del cual se garantizan los derechos de las personas usuarias, su restricción absoluta o tratamiento igual que un operador privado (VTC) podría vulnerar principios de accesibilidad, movilidad y servicio público, especialmente en un área central como la ZBEDEP Distrito Centro.

Mientras que los vehículos VTC con clasificación ambiental "C", al tener naturaleza distinta (arrendamiento, contratación previa, sin paradas autorizadas), pueden estar sujetas a un régimen más restrictivo respecto a la circulación por las vías de la ZBEDEP Distrito Centro exclusivamente para atravesarla, sin comprometer derechos esenciales, lo que permite controlar su impacto ambiental y su contribución al tráfico/contaminación.

La regulación diferenciada resulta, por tanto, proporcionada y justificada por la diferencia de finalidades: un servicio público frente a un servicio comercial bajo demanda.

Por todo lo anterior —diferencias normativas en su regulación, distinta naturaleza del servicio, funciones públicas vs privadas, objetivos de la ZBEDEP, y principios jurídicos de proporcionalidad e interés general— existe una base sólida para justificar que los taxis tengan un régimen de acceso distinto (más flexible) al de las VTC en la ZBEDEP Distrito Centro. Este trato diferencial no solo es legítimo, sino que resulta coherente con los fines de ordenación urbana, transporte sostenible y protección medioambiental que motivan la creación de la ZBEDEP.

Finalmente, cabe señalar que, a su vez, estas medidas se contemplan con el objetivo de reducir la circulación innecesaria de vehículo VTC con clasificación ambiental "C" en las vías públicas urbanas de la ZBEDEP Distrito Centro que solo persiga atravesar la citada ZBEDEP, dado que es el área de la ciudad que presenta unos mayores problemas ambientales y una elevadísima demanda de espacio público. Estas limitaciones se sustentan en la necesidad de reducir emisiones contaminantes del aire en materia de

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

dióxido de nitrógeno y emisiones acústicas de ruido, contribuyendo al cumplimiento de los objetivos de calidad del aire y protección ambiental previstos en la normativa aplicable.

5. Por tanto, la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro respecto de la circulación de vehículos autotaxis y de vehículos VTC satisface plenamente las exigencias del principio de igualdad y no discriminación.

7. Adecuación a la Ley de garantía de la unidad de mercado del artículo 23.3.e).5º de la OMS:

La regulación de las condiciones de autorización de la circulación por las vías públicas de la ZBEDEP Distrito Centro del artículo 23.3.e).5º de la OMS, por la que se exige que los vehículos VTC dispongan de servicio previamente contratado con origen o destino en la ZBEDEP Distrito Centro, conforme a la normativa legal y reglamentaria estatal y autonómica reguladora de este tipo de servicio, es plenamente acorde a los artículos 5 y siguientes de la Ley de Garantía de la Unidad de Mercado (LGUM) porque satisface los siguientes principios:

Legalidad: es legal porque se ajusta a la regulación estatal y autonómica del servicio de transporte mediante VTC que solo permite circular para la prestación de un servicio previamente contratado de transporte, limitación que no tiene el Taxi.

Necesidad: Es necesaria que los vehículos que circulan por la ZBEDEP Distrito Centro lo hagan legalmente, es decir, que cumplan los requisitos exigidos por su normativa específica, dada la necesidad de reducir la contaminación del aire en materia de dióxido de nitrógeno, para satisfacer las necesidades imperiosas de interés general de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, para dar cumplimiento a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire.

Racionalidad: Es racional para la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, y de dar cumplimiento a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, limitar el acceso a aquellos VTC que necesiten acceder por disponer de un servicio previamente contratado con origen o destino en la ZBEDEP Distrito Centro en los términos del artículo 23.3.e).5º de la OMS. El artículo 23.3.e).4º establece también limitaciones medioambientales para los Taxis que deben cumplir lo previsto en el artículo 195 y la Disposición transitoria segunda de la OMS.

Proporcionalidad: Es proporcional porque es la medida menos restrictiva o distorsionadora de la actividad económica, dado que por su propia regulación los VTC que solo pueden circular si están prestando un servicio de transporte previamente contratado conforme a lo previsto en el ROTT estatal. En este sentido debe recordarse que el artículo 23.3.e) permite la circulación por las vías públicas de la ZBEDEP Distrito Centro *"en función de la razón de acceso o circulación por la ZBEDEP o la actividad a realizar en la ZBEDEP y su clasificación ambiental según su potencial contaminante, con sujeción las normas de gestión del anexo III"*.

Por ello, solo resulta imprescindible que los vehículos VTC que cumplan lo previsto en el artículo 195 y la Disposición transitoria segunda de la OMS circulen por la ZBEDEP Distrito Centro solo cuando tengan un servicio previamente contratado con origen o destino en la citada ZBEDEP, resultando a todos los efectos un vehículo privado que debe someterse a las restricciones generales de circulación por la citada ZBEDEP, regulada en el artículo 23.3.b) de la OMS, cuando no dispongan de servicio

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

precontratado con origen o destino en dicha ZBEDEP o el servicio precontratado no tenga como origen o destino la ZBEDEP Distrito Centro, dado que no resulta racional ni necesario su circulación por la ZBEDEP por la especial protección ambiental que requiere la ZBEDEP en los términos recogidos en el Proyecto normativo y la MAIN para *satisfacer* las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano y de dar cumplimiento a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire. Es la medida menos restrictiva o distorsionadora de la actividad económica porque si un VTC quiere circular sin la limitación de la precontratación exigida por el artículo 182 del ROTT estatal, recogida en el artículo 23.3.e).5º de la OMS, basta con que adscriba a la autorización VTC un vehículo CERO Emisiones o ECO, algo que resulta obligado por su propia normativa reguladora, dado que el artículo 4.4 del Decreto 5/2024, de 10 de enero, del Consejo de Gobierno, por el que se desarrolla la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor exige que los vehículos VTC dispongan de clasificación ambiental CERO Emisiones o ECO en los términos contenidos en dicho precepto, y algo que resulta sencillo considerando que la inmensa mayoría de los VTC son vehículos en *renting*.

No discriminación: Los apartados 4º) y 5º) del apartado 23.3.e) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo no son discriminatorios porque responden a las características propias de la circulación de vehículos de Taxis y VTC, respectivamente, conforme a la regulación sectorial de transporte específicamente aplicable a cada uno de ellos, no pudiendo pretenderse la equiparación en aquello que pueda beneficiarles cuando no se pretende la misma equiparación en aquellos que pudiera perjudicarles. En este sentido debe recordarse que, a efectos de lo previsto en el artículo 17.1.c) de la LGUM, el Taxi es un servicio de interés público sometido a tarifas reguladas y a una intensa regulación para proteger los derechos de las personas usuarias de dicho servicio de transporte urbano en los términos citados de la 921/2018, de 4 de junio (Recurso PO 438/2017).

Asimismo los apartados 4º y 5º del artículo 23.3.e) referidos, respectivamente, a los Taxis y VTC no son discriminatorios porque imponen a ambos tipos de vehículos la obligación de cumplimiento del artículo 195 y la disposición transitoria segunda de la OMS, y porque regulan atendiendo a las condiciones específicas de circulación de Taxis y VTC conforme a su respectiva y específica normativa estatal y autonómica sectorial reguladora.

Por la propia regulación del Taxi, éstos pueden circular por la ZBEDEP Distrito Centro para recoger clientes en las "paradas" así como para captar clientes a mano alzada. En este sentido debe recordarse que el Taxi se trata de un servicio sometido a tarifas reguladas a efectos de lo previsto en el artículo 17.1.c) de la LGUM y que como establece la Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Supremo en su STS 921/2018, de 4 de junio (Recurso PO 438/2017):

> *"El servicio de taxis está concebido en la actualidad como una modalidad de transporte urbano mediante vehículos de turismo que constituye un servicio de interés público y respecto al que las administraciones responsables tratan de garantizar unos determinados niveles de calidad, seguridad y accesibilidad. En consecuencia, está sometido a una intensa regulación (que incluye la contingentación de licencias y el establecimiento de tarifas reguladas) destinada a asegurar dichas características.*
>
> *El mantenimiento de un servicio de transporte urbano semejante es un objetivo legítimo de los poderes públicos, cuyo aseguramiento puede considerarse una razón imperiosa de interés general que justifica medidas regulatorias respecto a servicios análogos en el mismo segmento del mercado, a pesar de que tales medidas afecten a la competencia y a la libertad de establecimiento, siempre que las concretas medidas adoptadas sean necesarias y proporcionadas".*

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

8. Diferencias de la regulación de la circulación de los vehículos VTC respecto de los vehículos autotaxi en las vías públicas urbanas de la ZBEDEP Distrito Centro.

Los taxis en Madrid están regulados por normativa municipal específica, la Ordenanza Reguladora del Taxi, de 28 de noviembre de 2012, modificada por la Ordenanza 4/2025, de 30 de septiembre, dictada al amparo del Decreto 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo.

Las VTC, en cambio, están reguladas por normativa autonómica distinta, el Decreto 5/2024, de 10 de enero, del Consejo de Gobierno, por el que se desarrolla la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, lo que implica un marco jurídico sustancialmente diferente en aspectos como autorizaciones, contratación previa, registro y demás requisitos específicos.

En cuanto al acceso de VTC a la ZBEDEP Distrito Centro, existe regulación específica: los VTC solo pueden acceder si cuentan con servicio previamente contratado con origen o destino en la zona, y con previa inscripción/alta en el sistema del Ayuntamiento. Para los taxis, la regulación municipal contempla que puedan acceder a la ZBEDEP Distrito Centro para recoger clientes en sus paradas autorizadas o incluso captar clientes directamente.

Estas diferencias normativas justifican, desde un punto de vista regulatorio, un tratamiento distinto entre ambos tipos de vehículos.

Por otro lado, el taxi se considera un servicio urbano de transporte público, con tarifas reguladas, licencias limitadas, regulación estricta de sus condiciones (plazas, matrícula, señalización, mampara, entre otras). En efecto, el vehículo de taxi cubre un servicio de transporte de interés público: prestar movilidad a la ciudadanía en el ámbito urbano, con disponibilidad permanente, paradas distribuidas, regulación del precio, accesibilidad, etc. Esa condición justifica un régimen especial, pues su función social va más allá de una mera prestación comercial de un servicio de transporte.

Las VTC, en cambio, operan bajo un régimen de arrendamiento discrecional de vehículos con conductor, con contratación previa. No prestan un servicio basado en la disponibilidad inmediata ni en paradas habilitadas. Su modelo legal y funcional difiere claramente del modelo legal del taxi.

Por tanto, el régimen de circulación en la ZBEDEP Distrito Centro presenta diferencias entre los autotaxis y los vehículos VTC, derivadas de la distinta configuración legal del servicio que se presta y en función de su propia naturaleza y regulación jurídica.

El régimen de circulación de vehículos VTC, por las vías públicas urbanas de la ZBEDEP Distrito centro incluye los requisitos de: a) alta previa para su identificación y para comprobar que dan cumplimiento a los requisitos de clasificación ambiental regulados en el artículo 195 y la Disposición transitoria segunda de la OMS; b) disponer de los servicios contratados con origen/destino en la zona, lo que permite controlar mejor su presencia y reducir contaminación si es necesario, que solo se aplica a los vehículos VTC con clasificación ambiental “C”, porque los vehículos VTC con clasificación ambiental CERO Emisiones o ECO pueden circular por la ZBEDEP Distrito Centro en virtud de lo previsto en el artículo 23.3.d).4º de la OMS, en ls términos propuestos por el Proyecto normativo.

Para los taxis, en cambio, la normativa municipal prevé su circulación por las vías públicas de la ZBEDEP Distrito Centro como parte de su servicio de interés público, que resulta esencial para el sistema de

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

transporte urbano, de forma coherente con los objetivos de movilidad, accesibilidad y prestación de transporte urbano en un área restringida ambientalmente

En consecuencia, el tratamiento diferenciado permite equilibrar la mejora de la calidad del aire (objetivo de la ZBEDEP) con la garantía de movilidad urbana necesaria, mediante regulación más flexible para los taxis (servicio de interés público) y más controlada para las VTC (transporte bajo demanda).

Dado que los taxis prestan un servicio de interés público que resulta esencial en el sistema de transporte urbano, a través del cual se garantizan los derechos de las personas usuarias, su restricción absoluta o tratamiento igual que un operador privado (VTC) podría vulnerar principios de accesibilidad, movilidad y servicio público, especialmente en un área central como la ZBEDEP Distrito Centro.

Mientras que los vehículos VTC con clasificación ambiental "C", al tener naturaleza distinta (arrendamiento, contratación previa, sin paradas autorizadas), pueden estar sujetas a un régimen más restrictivo respecto a la circulación por las vías de la ZBEDEP Distrito Centro exclusivamente para atravesarla, sin comprometer derechos esenciales, lo que permite controlar su impacto ambiental y su contribución al tráfico/contaminación.

La regulación diferenciada resulta, por tanto, proporcionada y justificada por la diferencia de finalidades: un servicio público frente a un servicio comercial bajo demanda.

Por todo lo anterior —diferencias normativas en su regulación, distinta naturaleza del servicio, funciones públicas vs privadas, objetivos de la ZBEDEP, y principios jurídicos de proporcionalidad e interés general— existe una base sólida para justificar que los taxis tengan un régimen de acceso distinto (más flexible) al de las VTC en la ZBEDEP Distrito Centro. Este trato diferencial no solo es legítimo, sino que resulta coherente con los fines de ordenación urbana, transporte sostenible y protección medioambiental que motivan la creación de la ZBEDEP.

Finalmente, cabe señalar que, a su vez, estas medidas se contemplan con el objetivo de reducir la circulación innecesaria de vehículo VTC con clasificación ambiental "C" en las vías públicas urbanas de la ZBEDEP Distrito Centro que solo persiga atravesar la citada ZBEDEP, dado que es el área de la ciudad que presenta unos mayores problemas ambientales y una elevadísima demanda de espacio público. Estas limitaciones se sustentan en la necesidad de reducir emisiones contaminantes del aire en materia de dióxido de nitrógeno y emisiones acústicas de ruido, contribuyendo al cumplimiento de los objetivos de calidad del aire y protección ambiental previstos en la normativa aplicable.

4.2.5.11 Justificación de la necesidad de circulación de motos a la ZBEDEP Distrito Centro.

La redacción de artículo 23.3.e).8º) de la OMS propuesta por el Proyecto normativo permite el acceso de las motos con clasificación ambiental B y C en horario de siete a veintitrés horas, horario que compatibiliza adecuadamente las necesidades de movilidad de las personas que necesiten acceder a la ZBEDEP Distrito Centro en moto y las necesidades de distribución de mercancías, incluyendo la entrega de alimentos y cenas a las propias personas residentes de la citada ZBEDEP con el descanso de los vecinos.

Por regla general una motocicleta emite menos gases contaminantes sobre la tierra respecto al coche. Pero según datos contrastados, las motos generan menos gases contaminantes sobre la atmósfera. Las motocicletas emiten un 50% menos de dióxido de carbono (CO_2), en comparación con otros vehículos

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

motorizados. Además, el total de motos de nuestro país representan casi el 20% del parque de vehículos de nuestro país, pero solo emiten el 0,51 y el 1,85% de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) y de CO2, respectivamente. Además, si ponemos el foco en una ciudad como Madrid las motos realizan un 8,8% de los recorridos y emiten solo el 0,2% del dióxido de nitrógeno (NO2), frente a otros vehículos motorizados, que con el 72% de los recorridos emiten un 69,7%.

Por otro lado, con esta regulación se pretende reducir en una hora el horario de acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de las motocicletas, ciclomotores y triciclos que prestan servicios de mensajería y reparto a domicilio, ya que, por Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, de 22 de diciembre de 2020, podían acceder y circular hasta las 23.59h.

La redacción de artículo 23.3.e).8º) de la OMS propuesta por el Proyecto normativo permite el acceso de las motos con clasificación ambiental B y C en horario de siete a veintitrés horas, horario que compatibiliza adecuadamente las necesidades de movilidad de las personas que necesiten acceder a la ZBEDEP Distrito Centro en moto y las necesidades de distribución de mercancías, incluyendo la entrega de alimentos y cenas a las propias personas residentes de la citada ZBEDEP con el descanso de los vecinos.

4.2.5.12 Justificación de la necesidad de circulación de los vehículos que utilicen los abogados del Servicio de Guardia del Turno de Oficio que proporcionen asistencia letrada al detenido y a las personas víctimas de los delitos de violencia de género y de trata de personas en las Comisarías de Policía Nacional de Centro y Retiro, para el ejercicio exclusivo de dicho servicio de guardia en la ZBEDEP Distrito Centro.

El artículo 520.5 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal señala que aquellos abogados que se encuentren de guardia durante 24 horas tienen que acudir al centro indicado "a la mayor brevedad posible", utilizando para ello el medio de transporte más ágil en cada momento que, en la mayoría de las ocasiones, es su vehículo privado.

Hay que tener en cuenta que el/la letrado/a tiene un máximo de tres horas para llegar, pero que lo idóneo es hacerlo cuanto antes. Es decir, que lo conveniente nunca es agotar ese margen de tiempo para facilitar su servicio de asistencia letrada al detenido.

La excepción del artículo 23.3.d).16º de la OMS se circunscribe a los vehículos que utilicen los abogados del Servicio de Guardia del Turno de Oficio que proporcionen asistencia letrada al detenido y a las personas víctimas de los delitos de violencia de género y de trata de personas en las Comisarías de Policía Nacional de Centro y Retiro, para el ejercicio exclusivo de dicho servicio de guardia.

Se trata de una excepción:

1. **legal,** porque tiene por objeto facilitar las condiciones materiales para la protección del derecho fundamental a la tutela judicial efectiva y la asistencia letrada en los términos perentorios establecidos por la Ley de Enjuiciamiento Criminal;

2. **necesaria** para facilitar el acceso de los abogados del servicio de guardia del turno de oficio a las Comisarías afectadas por la ZBEDEP Distrito Centro para asistir al detenido y a las personas víctimas de los delitos de violencia de género y de trata de personas;

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

3. **racional,** porque con esta excepción se pretende facilitar el acceso lo antes posible de los abogados del turno de oficio para la asistencia al detenido y a las víctimas de los delitos para los que la Ley de Enjuiciamiento Criminal establece un plazo de asistencia máximo de tres horas, que puede producirse a cualquier hora del día y que puede necesitar el acceso de la abogada u abogado en su vehículo privado;

4. **proporcional,** porque no se permite el acceso a cualquier abogada/o sino solo a los que forman parte del servicio de guardia del turno de oficio; porque no permite el paso por la ZBEDEP para acceder a cualquier comisaría sino que se autoriza exclusivamente el acceso de aquellos vehículos de abogados de servicio de guardia del turno de oficio que vayan a prestar asistencia letrada en las comisarías de Centro y Retiro; y porque no se autoriza para la asistencia de cualquier delito, sino exclusivamente para la asistencia letrada por abogados del servicio de guardia del turno de oficio que requieran prestar su asistencia letrada a una persona detenida o a las personas víctimas de los delitos de violencia de género y de trata de personas en las comisarías de Policía Nacional de Centro y Retiro.

El punto 19 del Anexo III del Proyecto inicial de Ordenanza otorga toda la responsabilidad de la tramitación de los accesos de los vehículos a la ZBEDEP Distrito Centro, al propio Colegio de Abogados.

Así se proporcionará al Colegio de Abogados de Madrid el alta en el sistema General de accesos y será este quien suscriba una declaración responsable comprometiéndose a incluir solo aquellas matrículas que van a realizar el servicio en las Comisarías del Distrito Centro.

De la misma manera será el Colegio de Abogados quien podrá otorgar diez permisos diarios para este objeto, sin perjuicio de su posible y posterior ampliación en caso de mayor necesidad justificada.

Es indiferente si el vehículo es propiedad del Colegio o del letrado, pues lo importante es la gestión diaria de hasta 10 vehículos como máximo por parte del Ilustre Colegio de Abogados de Madrid para acceder y circular por el Distrito Centro.

4.2.5.13 Justificación de la excepción de circulación de los vehículos de los comerciantes por la ZBEDEP Distrito Centro.

1. Partiendo de la base y de la experiencia previa acumulada durante la vigencia de la Zona de Bajas Emisiones Madrid Central, anulada por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid como consecuencia de determinados defectos formales en su tramitación, la presente ordenanza crea una nueva ordenación permanente de tráfico orientada igualmente a proteger la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire, bajo la forma de ZBEDEP con la denominación Distrito Centro, en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en dicha Zona a los residentes.

2. En este sentido, el Proyecto normativo toma en consideración las especiales circunstancias del Distrito Centro, tanto en materia de contaminación ambiental como de la intensa demanda de uso del espacio público.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

En relación a la necesidad de ordenación del espacio público el Proyecto normativo, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, considera adecuado permitir la circulación de los vehículos de los vehículos turismo que indiquen las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior del Distrito Centro y los de las personas invitadas por éstos, con sujeción a las normas de gestión del anexo III.

3. Con ello se pretende poner en valor el papel de desarrollo socioeconómico que desempeñan las empresas y los autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior del Distrito Centro, al objeto de asegurar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4. Se trata además de normas proporcionales porque circunscriben su contenido al ámbito territorial y a las restricciones y prohibiciones imprescindibles para satisfacer los intereses generales citados y recoge excepciones para compatibilizar los derechos individuales que pudieran verse afectados.

5. La regulación atiende a la mayor afección de las actividades económicas que tengan sede en un inmueble, local o puesto de comercio o mercadillo situado en el interior de la ZBEDEP Distrito Centro, otorgando la máxima protección y flexibilidad, reconociendo los mismos derechos que a las personas físicas residentes en un inmueble situado el interior de la ZBEDEP Distrito Centro.

   Pueden dar de alta hasta tres matrículas y el acceso debe resultar imprescindible para el adecuado desarrollo de la actividad. Por lo tanto, se guarda el equilibrio y proporcionalidad entre el interés general y los diferentes usos que se puede dar a la movilidad en nuestra ciudad.

4.2.5.14 Justificación de la excepción de circulación de los vehículos que utilicen las personas trabajadoras de establecimientos situados en el interior de la ZBEDEP Distrito Centro con horario nocturno, cuando el horario de entrada o salida del lugar de trabajo esté comprendido entre las cero horas y las seis horas y treinta minutos en la ZBEDEP Distrito Centro.

1. Entre las excepciones que el Proyecto de ordenanza propone regular para compatibilizar los derechos individuales que pudieran verse afectados, el Proyecto de ordenanza propone regular una excepción para que los vehículos *"con clasificación ambiental CERO Emisiones, ECO, o C, de personas trabajadoras de establecimientos del interior de la ZBEDEP Distrito Centro con horario nocturno, cuando el horario de entrada o salida del lugar de trabajo esté comprendido entre las cero horas y las seis horas y treinta minutos",* en los términos que el Proyecto propone dar al 23.3.e).18 y el Anexo III primero 21 de la OMS.

2. Satisface el principio de necesidad para facilitar a las personas trabajadores de establecimientos situados en el interior de la ZBEDEP Distrito Centro que trabajan en las horas de la madrugada, la movilidad en vehículo privado para la entrada y salida de su lugar de trabajo en un horario con menor oferta de transporte público colectivo regular de viajeros.

El horario nocturno de los trabajadores puede tener una hora de comienzo o de finalización en la que el transporte público resulte insuficiente, por lo que la OMS debe contemplar este tipo de situaciones para favorecer el acceso de los trabajadores al desempeño de las actividades laborales nocturnas en una zona

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

de la ciudad en la que se desarrollan muchos servicios nocturnos, tanto servicios privados como servicios públicos.

El Metro de Madrid permanece cerrado entre las 1.30 y las 6:00 horas, por lo que dicho servicio no permite satisfacer durante dicho horario las necesidades de transporte de aquellos trabajadores que por desempeñar su jornada laboral durante dicho horario así lo requiriesen.

Pese a que el Ayuntamiento de Madrid ofrece un amplio servicio de transporte a través del servicio nocturno de la EMT, popularmente conocido como "buhos", éste puede resultar insuficiente para determinados trabajadores nocturnos, por lo que dicho servicio puede no cubrir las necesidades de la totalidad de los trabajadores que desempeñan su jornada laboral en horario nocturno.

2. Satisface el principio de racionalidad porque dicha excepción facilita la movilidad de las personas trabajadoras en horario nocturno, porque existe una menor oferta de transporte público colectivo regular de viajeros de uso general, atendiendo a la clasificación de los vehículos atendiendo a su potencial contaminante conforme al Reglamento General de Vehículos.

3. Satisface el principio de proporcionalidad porque se circunscribe al ámbito personal y territorial imprescindible, dado que se limita a las personas trabajadoras en establecimientos del interior de la ZBEDEP Distrito Centro con horario nocturno, y a las restricciones y prohibiciones imprescindibles para satisfacer los intereses generales que motivan la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro (proteger la salud pública, la salud de las personas y el derecho a un medio ambiente adecuado mediante el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados por la normativa comunitaria y nacional, así como ordenar racionalmente el uso del espacio público, atendiendo a criterios de sostenibilidad ambiental.

Y porque la propuesta de esta excepción afecta prioritariamente a los vehículos con más potencial contaminante, por lo que no autoriza la circulación en vehículos con clasificación ambiental "A" (prohibida en toda la ciudad de Madrid por el artículo 21 de la OMS, salvo que el vehículo sea histórico o la persona sea PMR y emplee reglamentariamente la TEPMR) ni "B", atendiendo a lo previsto en el artículo 5.2 segundo inciso del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, por el mayor potencial contaminante de estos vehículos en una ZBE de especial protección, en la que se producen problemas agravados de contaminación de la calidad del aire por dióxido de nitrógeno y por contaminación acústica.

3. Las condiciones de la autorización se establecen en el Anexo III primero 21 de la OMS. las personas interesadas deberán aportar contrato de trabajo y nómina, además de documento del empleador con el horario de la persona trabajadora, que solo podrá gestionar la autorización para la circulación de un único vehículo de clase turismo, ciclomotor, motocicleta y vehículos de tres ruedas.

4.2.5.15 Justificación del régimen horario de circulación de los vehículos industriales ligeros con clasificación ambiental "C", ECO y CERO Emisiones por las vías públicas urbanas del interior de la ZBEDEP Distrito Centro.

1. El Proyecto regula en el artículo 23 el régimen horario de circulación de los vehículos industriales con clasificación ambiental "C", ECO y CERO Emisiones que circulen por las vías públicas urbanas del interior de la ZBEDEP Distrito Centro amparados por la excepción prevista para de los vehículos de distribución urbana

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

de mercancías y servicios comerciales y profesionales se permitirá dentro de las franjas en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 23.3.e).7º de la OMS.

2. El Proyecto de ordenanza propone dar la siguiente redacción al citado artículo 13.3.e).7º de la OMS:

> *"3. La ZBEDEP Distrito Centro se rige por las siguientes normas, que se aplicarán conforme a lo previsto en este artículo, en el artículo 22 y en el anexo III:*
>
> > *e) Se permite la circulación por la ZBEDEP Distrito Centro a los siguientes vehículos, en función de la razón de circulación por la ZBEDEP o la actividad a realizar en la ZBEDEP y su clasificación ambiental según su potencial contaminante, siempre que den cumplimiento a las normas de gestión del anexo III:*
> >
> > *7.º Los vehículos industriales con clasificación ambiental CERO Emisiones, ECO o C, de empresas, sean éstas personas físicas o jurídicas, y de profesionales que presten servicios o entreguen o recojan suministros en la ZBEDEP Distrito Centro, dentro del siguiente horario en función de su clasificación ambiental:*
> >
> > > *a) los vehículos CERO EMISIONES: durante las 24 horas del día.*
> > > *b) los vehículos ECO: de 7:00 a 21:00 horas.*
> > > *c) los vehículos C: de 7:00 a 15:00 horas.*
> >
> > *No obstante, atendiendo a razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, no están sujetos a limitación horaria los vehículos industriales de entidades registradas en el catálogo de entidades de distribución de medicamentos de la Agencia Española de Medicamentos y Productos Sanitarios (en adelante, AEMPS) destinados al servicio de entrega y recogida de medicamentos a centros sanitarios, oficinas de farmacia y centros de vacunación ubicados en la ZBEDEP Distrito Centro, y los que presten el servicio de recogida de residuos de las oficinas de farmacia ubicadas en la citada Zona, en el marco del sistema SIGRE".*

3. Por tanto, el Proyecto de ordenanza prohíbe la circulación de los vehículos industriales con clasificación ambiental "B" por su mayor potencial contaminante, porque resulta necesario para seguir cumpliendo los valores límite para el dióxido de nitrógeno regulados para proteger la salud humana, en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881 en la zona centro de la ciudad de Madrid, así como para avanzar en el progresivo cumplimiento de los valores límite para el dióxido de nitrógeno regulados para proteger la salud humana, en el Cuadro 1 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, y porque responde a un criterio de sostenibilidad medioambiental y de calidad del medio ambiente urbano de racionalización del uso del espacio público viario municipal en la zona de la ciudad con mayor demanda de uso del espacio público.

4. Principio de **necesidad.** Esta propuesta normativa resulta necesaria para lograr el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno y para ordenar el uso del espacio público, porque la circulación de vehículos para la distribución de mercancías genera un tráfico de agitación y tiene efectos negativos sobre la conservación del patrimonio municipal viario, y los vehículos pesados causan mayores riesgos de seguridad vial en calles de intenso tránsito peatonal y generan, incluso, externalidades negativas de cara a la protección del patrimonio histórico (como el adoquinado bajo determinadas calles del centro histórico del distrito Centro y sobre el patrimonio histórico).

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

5. Principio de racionalidad. La regulación recogida en el Proyecto de ordenanza resulta **racional** porque: a) al restringir la circulación en función de la clasificación ambiental de los vehículos según su potencial contaminante se permite lograr el cumplimiento de los objetivos de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, de forma proporcional a su potencial contaminante, de forma que los vehículos más contaminantes tienen mayores restricciones que los menos contaminantes; b) porque al restringir la circulación en función del horario se ordena y racionaliza el uso del espacio sujeto a una demanda de usos muy superior a la limitada capacidad del espacio público, c) y se protege la seguridad vial y la integridad del patrimonio municipal y del patrimonio histórico porque la restricción de la circulación de estos vehículos, especialmente de los pesados, supone un menor riesgo de seguridad vial frente a los peatones, permite una menor degradación del firme y una mejor protección del patrimonio municipal e histórico.

6. Principio de proporcionalidad. La Propuesta normativa satisface el principio de proporcionalidad porque:

a) La restricción de la circulación de los vehículos atendiendo a su potencial contaminante conforme al anexo II.E del Reglamento General de Vehículos se adopta proporcionalmente a la satisfacción de los objetivos de calidad del aire, dando con ello cumplimiento a lo previsto en los artículos 16.4 de la Ley de calidad del aire, 14.3 de la ley de calidad del aire y 5.2 segundo inciso del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, afectando prioritariamente a los vehículos con más potencial contaminante.

b) La restricción atendiendo al horario, permite facilitar el cumplimiento de los objetivos de calidad del aire en materia de dióxido de forma proporcional, de manera que el horario en que se permite la circulación será menor cuanto mayor sea el potencialmente contaminante del vehículo y será mayor cuanto menor sea el potencial contaminante del vehículo, permitiendo asimismo ordenar racionalmente el uso del espacio público municipal, concentrando la circulación de estos vehículos en el horario matutino para los vehículos más contaminantes, y dejando un mayor tramo horario para los vehículos menos contaminantes (CERO Emisiones y ECO), de forma que la normativa promueve la circulación de vehículos menos contaminantes y, por ende, más eficientes energética y medioambientalmente en materia de emisiones contaminantes del aire y en materia de contaminación acústica.

c) Porque no se establece limitación horaria para los vehículos industriales CERO Emisiones, por ser los que menor potencial contaminante tienen, y por tanto, los que menor impacto tienen en materia de contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, en cumplimiento del artículo 5.2 último inciso del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

Es importante destacar que la apuesta del Ayuntamiento de Madrid por el vehículo eléctrico es clara y determinante, debido a la sostenibilidad ambiental y acústica de los mismos y a la falta de emisión de gases contaminantes a la atmósfera. Por lo tanto, las mayores ventajas y flexibilidad horaria se corresponden con este tipo de vehículos.

d) Y porque, atendiendo a razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, no se sujetan a la limitación horaria los vehículos industriales de entidades de distribución de medicamentos de la Agencia Española de Medicamentos y Productos Sanitarios destinados al servicio de entrega y recogida de medicamentos a centros sanitarios, oficinas de farmacia y centros de vacunación ubicados en la ZBEDEP Distrito Centro, y los que recojan residuos de las oficinas de farmacia ubicadas en la citada Zona, en el marco del sistema SIGRE.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Debe recordarse que la distribución urbana de mercancías no se limita al suministro a la hostelería y restauración de la ZBEDEP Distrito Centro, sino que incluye el suministro de alimentos a supermercados, de bienes a los comercios y de comunicación postal y mercancías a los hogares que llevan a cabo compras a distancia habitualmente mediante el comercio electrónico.

4.2.5.16 Justificación de la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro propuesta por el Proyecto normativo.

1. La regulación de las ZBEDEP Distrito Centro en los términos propuestos por el Proyecto de ordenanza, da cumplimiento al principio comunitario básico del Derecho medioambiental *"quien contamina paga"* y que el artículo 4.2 de la LCA obliga legalmente a los particulares a esforzarse *"en contribuir a evitar y reducir la contaminación atmosférica",* preceptos que serían de oportuna aplicación a los titulares de vehículos más contaminantes, que son quienes conforme a lo previsto en los artículos 16.4 de la Ley de calidad del aire, 14.3 de la Ley de cambio climático y 5.2 segundo inciso del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, deben verse afectados en mayor medida por las prohibiciones y restricciones de circulación de vehículos en función de su clasificación ambiental atendiendo a su potencial contaminante.

2. La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro garantiza el **principio de proporcionalidad** porque:

1º) Se establecen las restricciones estrictamente necesarias para logar la satisfacción de los intereses generales de protección del derecho fundamental a la vida y la integridad física de las personas frente a la mortalidad provocada por la exposición al dióxido de nitrógeno derivado de las emisiones contaminantes del tráfico rodado de vehículos que emplean energías fósiles por encima de los niveles máximos permitidos, así como para la satisfacción de las razones imperiosas de protección de la salud pública, la salud de las personas y el derecho a un medio ambiente urbano adecuado para el desarrollo de las personas.

2º) La satisfacción de las razones imperiosas de interés general citadas, de protección del derecho a la vida ya la integridad física, la protección de la salud pública, la salud de las personas y el medio ambiente urbano adecuado para el desarrollo de las personas no puede lograrse con el registro de los vehículos ni con la obligación de la comunicación previa, porque dichas medidas no evitan la emisión de contaminantes al aire por los vehículos a motor con combustible de energías fósiles.

La protección de las razones imperiosas de interés general citadas solo puede lograrse mediante el establecimiento de restricciones a la circulación de los vehículos, atendiendo a su potencial contaminante, tal y como exigen la propia legislación vigente contenida en los artículos 14.3.a) (definición de ZBE) de la Ley de cambio climático, el artículo 5.2 primer párrafo del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, y el artículo 18 de la LTSV en relación con el anexo II.E del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.

3º) La regulación es abierta, porque permite la circulación a cualquier persona física (profesionales, autónomos, trabajadores), o jurídica (empresa) de cualquier lugar, con independencia de su origen.

4º) La regulación se establece objetivamente atendiendo a la clasificación ambiental de los vehículos, en expreso cumplimiento de la obligación legalmente establecida por los artículos 14.3.a) de la Ley de cambio climático -al definir normativamente el concepto de ZBE-, en relación con el artículo 5.2 primer párrafo del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

emisiones, y el artículo 18 de la LTSV en relación con el anexo II.E del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.

5º) En la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro se autoriza la circulación de vehículos por la ZBEDEP Distrito Centro que necesitan circular por su ámbito territorial, mediante las excepciones a las restricciones de circulación, reguladas en la redacción dada al artículo 23.3 de la OMS en base a varios tipos de criterios, entre ellos los económicos y sociales, atendiendo siempre a la clasificación ambiental de los vehículos según su potencial contaminante, conforme a lo previsto en los artículo 5.2 segundo inciso y 5.3 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, y de forma proporcional a los objetivos de calidad del aire, de manera que a mayor potencial contaminante de los vehículos, mayor restricción a su circulación en una zona con problemas agravados de contaminación del aire y acústica y sometida a una extraordinaria demanda de uso del espacio público.

6º) La restricción de la circulación de los vehículos industriales con clasificación ambiental "B" satisface las exigencias del principio de proporcionalidad porque:

a) El ámbito territorial de la ZBEDEP Distrito Centro supone menos del 0,8% de la superficie total del municipio.

b) Porque se adopta se forma proporcional a los objetivos de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, porque un vehículo con clasificación ambiental "B" emite 0,433 g/km de NOx, mientras que los vehículos "C" emiten 0,151, los "ECO" emiten 0,023, y mientras que los vehículos CERO Emisiones emiten solo 0,007 g/km de NOx.

c) Se trata de vehículos que superan ampliamente la antigüedad media de los vehículos que circulan en la ciudad de Madrid. Los vehículos industriales con clasificación ambiental "B", son aquellos vehículos ligeros de gasolina anteriores al año 2006 y diésel anteriores al 31 de agosto de 2015, y aquellos vehículos pesados de gasolina y diésel anteriores al 2006, por lo que la prohibición de circulación por el interior de las vías públicas urbanas de la ZBEDEP Distrito Centro se aplica a vehículos industriales ligeros de gasolina de más de 20 años y diésel de más de 11 años y vehículos industriales pesados (gasolina y diésel) de más de 20 años. Según el último Estudio del parque circulante de la Ciudad de Madrid (Año 2024), estos vehículos han superado la edad media de esta categoría, doblando incluso la media de antigüedad en el caso de los vehículos industriales pesados (cuya antigüedad media en el parque circulante de la ciudad de Madrid es de 9 años).

d) El Proyecto de ordenanza contempla excepciones a la prohibición de circulación de los vehículos industriales con clasificación ambiental "B", a las que pueden acogerse cuando no sea posible prestar el servicio con otro tipo de vehículo, bien porque le vincule un contrato durante su vigencia, o bien porque no exista ese tipo de vehículo de las categorías ambientales CERO emisiones, ECO o "C".

e) Los vehículos industriales ligeros con clasificación ambiental "B" pueden acogerse a la autorización para circular si estacionan en un aparcamiento situado en el interior de la ZBEDEP Distrito Centro.

f) La restricción de la circulación de los vehículos industriales con clasificación ambiental "B", que se añade a la prohibición general de los vehículos con clasificación ambiental "A" vigente,

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

firme y aplicable a todas las vías públicas urbanas de la ciudad, incluyendo el ámbito territorial de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, satisface los principios de proporcionalidad y eficiencia porque constituye la mínima regulación posible para conseguir proporcionalmente el cumplimiento de los objetivos de calidad del aire, por su mayor impacto ambiental, dando cumplimiento al artículo 5.2 segundo inciso del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

7º) La regulación es tecnológicamente neutra porque no atiende a las marcas ni a los lugares de fabricación de los vehículos, sino a la clasificación de los vehículos atendiendo a su potencial contaminante en los términos establecidos en la legislación estatal de tráfico, e industria (basada a su vez en la normativa europea EURO de los vehículos).

8º) La regulación atiende a la mayor afección de las actividades económicas que tengan sede en un inmueble, local o puesto de comercio o mercadillo situado en el interior de la ZBEDEP Distrito Centro, otorgando la máxima protección y flexibilidad, reconociendo los mismos derechos que a las personas físicas residentes en un inmueble situado el interior de la ZBEDEP Distrito Centro.

9º) La oferta de trasporte público colectivo regular de uso general de comunicación de cualquier punto de la ciudad con el Distrito Centro, e incluso de la Comunidad de Madrid a la ZBEDEP Distrito Centro, mediante Cercanías, Metro y autobuses urbanos e interurbanos, es la más amplia oferta de transporte de la ciudad de Madrid y probablemente de España.

10º) En el marco de la Estrategia Madrid 360 el Ayuntamiento de Madrid ha implantado tres nuevas líneas de autobuses eléctricos puros, con clasificación ambiental CERO EMISIONES, para garantizar la comunicación integral del citado distrito, las líneas 001 (gratuita), 002 (gratuita) y C003,que desde su implantación a lo largo de 2020, han realizado 20 millones de viajes, de los que más de 15 millones de viajes han sido absolutamente gratuitos para las personas usuarias.

El establecimiento de las líneas de autobuses eléctricos cuyo uso es totalmente gratuito para las personas usuarias supone una medida de "carácter compensatorio" de las medidas restrictivas de la circulación de vehículos a motor atendiendo a su potencial contaminante contenidas en la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro.

Por tanto, la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro es proporcional porque el Ayuntamiento de Madrid ha adoptado los medios presupuestarios, logísticos, operativos y de toda naturaleza necesarios para garantizar el transporte de personas a la ZBEDEP Distrito Centro mediante dos líneas de autobuses CERO Emisiones, totalmente eléctricos totalmente gratuitas para las personas usuarias, mediante las que garantiza un medio eficaz de transporte terrestre a las vías públicas incluidas en el ámbito territorial de la ZBEDEP Distrito Centro, eficiente medioambientalmente (eléctrica) y totalmente gratuita para las personas usuarias, haciendo innecesario emplear un vehículo privado para la movilidad al citado ámbito territorial.

4.2.5.17 Principio de eficiencia.

1. La redacción que el Proyecto de ordenanza propone dar al artículo 23 de la OMS, que regula la ZBEDEP "*Distrito Centro*", contempla las restricciones de circulación mínimas imprescindibles para lograr la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de protección del derecho a la vida, a la salud y a

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

la integridad física, así como para llevar a cabo la ordenación racional del uso del espacio público municipal en la zona con mayor demanda de uso de toda la ciudad.

La ciudad de Madrid infringió de 2010 a 2021 los umbrales de dióxido de nitrógeno (NO2) establecidos en el Valor Límite Anual (VLA) por la DCA y de 2010 a 2019 los umbrales de dióxido de nitrógeno de Valor Límite Horario (VLH). En 2022 y 2023 la ciudad de Madrid ha dado cumplimiento tanto al VLA como al VLH.

El análisis de la evolución de la calidad del aire acredita que la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica ha permitido lograr el cumplimiento en 2022 y 2023 del valor límite anual de dióxido de nitrógeno y cumplir en 2022, 2023 y 2024 el valor límite horario con valores horarios máximos menos elevados en conjunto respecto a los pasados ejercicios, gracias a la regulación de las ZBE de la ciudad de Madrid, incluyendo las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica con las restricciones a la circulación de vehículos que se proponen en el Proyecto de ordenanza, lo que acredita de forma empírica y práctica que la regulación propuesta permitirá mantener el cumplimiento de los valores límite de cumplimiento a los valores límite de dióxido de nitrógeno para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 11 de diciembre de 2026 regulados en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, evitando el incumplimiento que podría producirse si se produjera un incremento de las emisiones en las estaciones de vigilancia de la calidad del aire de Plaza del Carmen en el Distrito Centro o en la estación de la Plaza Elíptica.

La restricción de la circulación de los vehículos industriales con clasificación ambiental “B”, que se añade a la prohibición general de los vehículos con clasificación ambiental “A” vigente, firme y aplicable a todas las vías públicas urbanas de la ciudad, incluyendo el ámbito territorial de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, satisface **el principio de eficiencia** porque constituye la mínima regulación posible para conseguir proporcionalmente el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire, por su mayor impacto ambiental, dando cumplimiento al artículo 5.2 segundo inciso del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

2. Además, la propuesta normativa garantiza una mayor eficiencia en la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida (PMR), al asegurar su movilidad por las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) de la ciudad de Madrid, incluyendo las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica. Esta eficiencia se logra mediante la simplificación de la gestión administrativa de la “Tarjeta Especial para el Estacionamiento de Vehículos de Personas con Movilidad Reducida (TEPMR)”, facilitando la comunicación de altas, bajas, modificaciones y la vinculación del vehículo al sistema municipal de gestión, así como mediante la creación de una aplicación móvil. El control del uso de las autorizaciones TEPMR permite garantizar que las ventajas otorgadas se disfruten exclusivamente por quienes cumplen los requisitos reglamentarios, evitando el uso fraudulento y asegurando la accesibilidad universal del espacio público. Así, la carga administrativa que supone la comunicación del vehículo al sistema se limita a lo estrictamente necesario para cumplir con la excepción regulada.

3. La presente modificación se enmarca en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, que entre los objetivos y acciones necesarias que define para convertir Madrid en una ciudad más sostenible desde una perspectiva medioambiental, social, territorial y económica, se incluyen ampliaciones y actuaciones en el SER.

La **ampliación del ámbito espacial de regulación (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER)** responde a la necesidad de resolver los problemas de escasez de espacio público para el estacionamiento en la vía pública, así como minimizar la utilización del vehículo privado en zonas con alta demanda de aparcamiento. Esta medida mejora la eficiencia urbana al reducir el tiempo de búsqueda de

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

estacionamiento, lo que se traduce en un ahorro económico estimado de 736,29 euros anuales por hogar, sin que el coste de la tasa SER suponga una carga significativa en relación con la renta media. Además, las empresas de logística y transporte se benefician de una mejora operativa cifrada entre el 15% y el 20% en tiempos de distribución, gracias a la regulación de plazas de carga y descarga y al uso de la aplicación Madrid DUM 360.

Por último, la **implantación del horario extendido del SER** con carácter temporal y por el tiempo concreto e imprescindible para satisfacer el motivo de interés general habilitante, en zonas con alta concentración de actividad comercial, cultural, deportiva o de ocio, permite una gestión más eficiente del espacio público. Esta medida contribuye a mantener el equilibrio económico de las zonas afectadas, evitando la fuga de residentes y clientes, y estabilizando los precios de viviendas y locales. La creación de plazas SER de horario extendido facilita el acceso ordenado a estas zonas, reduciendo la congestión y mejorando la experiencia urbana tanto para residentes como para visitantes.

5. El proyecto normativo obedece al principio de eficiencia, en la medida en que solo recoge aquellas cargas o restricciones estrictamente necesarias para cumplir las razones de interés general que la motivan, imponiendo el menor número posible de aquellas y de la forma menos restrictiva para los derechos de las personas, pretendiendo la consecución de los fines de interés general de protección del derecho a la vida y la integridad física, de la salud pública y la protección de medio ambiente urbano, evitando cargas administrativas innecesarias y accesorias para las personas, así como simplificando y racionalizando la gestión administrativa de los recursos públicos empleados para ello.

6. En el apartado 6.3.6 de la presente MAIN, se estiman los ingresos conjuntamente considerados así como las cuantías totales estimadas correspondientes a los gastos de personal y a los gastos derivados de la implementación de las medidas contempladas en el proyecto normativo. Este desglose permite una visión integral del impacto presupuestario estimado en el periodo 2026-2030, facilitando la planificación presupuestaria y la evaluación de eficiencia normativa. Los datos consignados demuestran que el contenido de la norma se adecúa **a los recursos disponibles**, garantizando que se logren los objetivos con el menor coste posible y sin generar desequilibrios presupuestarios.

En conjunto, estas medidas reflejan una aplicación del principio de eficiencia, entendido como relación entre el cumplimiento de unos objetivos y el coste en el que se incurre para cumplirlos, que maximiza el impacto positivo sobre la movilidad, el medio ambiente y la economía urbana, minimizando al mismo tiempo las cargas para la ciudadanía y los operadores económicos.

4.2.6 Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección “Plaza Elíptica”

La Plaza Elíptica es una de las zonas con mayores índices de contaminación ambiental de España. Se ha incumplido el valor límite horario de 200 microgramos de dióxido de nitrógeno por metro cúbico más de 18 veces al año, establecido como valor límite de calidad del aire por la normativa comunitaria y estatal básica de calidad del aire todos los años desde 2010 a 2019, incluidos ambos:

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

AÑO	Número de valores horarios superiores a 200 microgramos/m3 de NO2 en más de 18 ocasiones por año
2010	76
2011	103
2012	48
2013	37
2014	27
2015	64
2016	46
2017	88
2018	33
2019	47
2020	5

Tabla 14. Tabla de superación de valores horarios en la estación de calidad del aire de Plaza Elíptica

El valor de 2020 es extraordinariamente bajo debido a las circunstancias derivadas de las restricciones de movilidad durante los tres estados de alarma de declarados y las sucesivas prórrogas del primero y el tercero, así como por las recomendaciones sanitarias de reducción del contacto social y la movilidad derivadas. Por tanto no responde a una mejora estructural de la calidad del aire, sino a las circunstancias extraordinarias vinculadas a la crisis sanitaria provocada por la COVID-19.

4.2.6.1 Justificación de la necesidad de la propuesta de regulación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica en los términos propuestos por el Proyecto de ordenanza.

1. Necesidad de regular una zona de bajas emisiones en el mayor "punto crítico de contaminación atmosférica" por dióxido de nitrógeno de la ciudad de Madrid: la zona de Plaza Elíptica.

De conformidad con lo previsto en el Anexo III.B).a) de la DCA de 2008, el artículo 9 de la LCA y los artículos 6 y 7 del RCA, así como la jurisprudencia del TJUE (entre otras, STJUE de 26 de junio de 2019 asunto C-723/17 y la STJUE del 22 de diciembre de 2022), la ubicación de los puntos de muestreo debe situarse en las áreas situadas dentro de zonas y aglomeraciones donde se registren las concentraciones más altas de los contaminantes.

El artículo 4.27 de la Directiva 2024/2881 define los "puntos críticos de contaminación atmosférica", a efectos de la Directiva **sobre la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,** como *"las ubicaciones dentro de una zona con las concentraciones más elevadas a las que es probable que la población esté expuesta directa o indirectamente durante un período significativo en relación con el período de cálculo de la media de los valores límite o valores objetivo, también cuando el nivel de contaminación esté fuertemente influido por las emisiones procedentes de fuentes de contaminación intensa, como carreteras cercanas congestionadas y de tráfico denso, una fuente industrial única o un área industrial con numerosas fuentes, puertos, aeropuertos, calefacción residencial intensiva, o una combinación de estas;".*

Resulta necesario regular una ordenación permanente de tráfico que establezca las restricciones de circulación en los términos propuestos por el Proyecto de ordenanza, para salvaguardar la protección de la

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

salud pública y del medio ambiente urbano en la zona de la ciudad que tradicionalmente ha experimentado los niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, porque la zona de la Plaza Elíptica constituye un punto crítico de contaminación atmosférica respecto al dióxido de nitrógeno en los términos regulados por la Directiva 2024/2881 al tratarse de la zona que tradicionalmente ha sufrido peores registros de dicho contaminante.

2. La ZBEDEP Plaza Elíptica se limita a restringir la circulación de los vehículos A en el tramo de la A-42 situado bajo la Plaza de Fernández Ladreda, aplicando la restricción general de circulación de los vehículos más contaminantes en su perímetro.

El área delimitada en la ZBEDEP Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha experimentado los niveles más elevados de dióxido de nitrógeno.

La regulación de una zona de bajas emisiones de especial protección en la zona de Plaza Elíptica, en los términos propuestos por el Proyecto normativo, se justifica por la configuración de la trama urbana de la zona de Plaza Elíptica que dificulta la ventilación natural de la zona, lo que, unido a la A42 como vía de alta capacidad, con una generación elevada de contaminantes por el tráfico rodado, genera niveles locales de elevada contaminación.

La principal fuente emisora de contaminantes en el ámbito territorial de la Plaza de Fernández Ladreda y la zona próxima, conocida como Plaza Elíptica, es el tráfico rodado, ya que se encuentra en una intersección clave que conecta varias vías principales y especialmente la A-42 hacia Toledo. Esto implica un flujo constante de tráfico en la zona de Plaza Elíptica que ha generado el incumplimiento de los valores límite legislados de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, tal como se ha puesto de manifiesto en los valores registrados por la estación de Plaza Elíptica a lo largo de su serie histórica, incumpliéndose el valor límite anual todos los años comprendidos entre 2010 y 2021, ambos inclusive, e incumpliéndose el valor límite horario todos los años comprendidos entre 2010 y 2029 ambos incluidos.

Si se analizan los "valores medios anuales de NO_2"registrados en la estación de Plaza Elíptica durante el periodo 2010-2024 se comprueba que se han superado los 40 µg/m^3 establecidos en la Directiva 2008/50/CE y en la vigente normativa estatal de calidad del aire de 2010 a 2021:

2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Valor anual NO_2 (µg/m^3) Límite: 40 µg/m^3														
68	**63**	**57**	**54**	**53**	**58**	**56**	**59**	**53**	**53**	**41**	**41**	**40**	**36**	**31**

Si se analizan las "superaciones del valor horario de NO_2" registrados en la estación de Plaza Elíptica durante el periodo 2010-2024 se comprueba que se han superado los 200 µg/m^3 más de 18 horas, valor límite horario establecido en la Directiva 2008/50 y en la vigente normativa estatal de calidad del aire, durante los años 2010 a 2019:

Número de valores horarios > 200 µg/m^3 NO_2. Límite: 18 horas														
2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
76	**103**	**48**	**37**	**27**	**64**	**46**	**88**	**33**	**47**	**5**	**1**	**0**	**0**	**0**

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

La evolución del valor acumulado mensual de NO_2 en Plaza Elíptica (2018-2024) permite comprobar que, pese a la mejora lograda gracias a la regulación e implantación efectiva de la ZBEDEP Plaza Elíptica, la citada zona sigue sufriendo valores elevados de contaminación por dióxido de nitrógeno:

MES	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
	Valor límite anual 40 µg/m^3						
ENERO	**67**	**78**	**60**	**49**	**63**	**43**	**36**
FEBRERO	**67**	**80**	**59**	**44**	**60**	**47**	**34**
MARZO	**57**	**73**	**49**	**43**	**56**	**42**	**32**
ABRIL	**54**	**67**	**42**	**41**	**49**	**39**	**32**
MAYO	**52**	**62**	**38**	**39**	**45**	**37**	**30**
JUNIO	**51**	**59**	**36**	**38**	**42**	**36**	**29**
JULIO	**49**	**57**	**37**	**37**	**42**	**36**	**29**
AGOSTO	**49**	**56**	**38**	**37**	**41**	**35**	**29**
SEPTIEMBRE	**51**	**55**	**39**	**38**	**40**	**35**	**24**
OCTUBRE	**51**	**55**	**40**	**39**	**40**	**35**	**28**
NOVIEMBRE	**51**	**54**	**41**	**40**	**40**	**35**	**29**
DICIEMBRE (MEDIA ANUAL)	**53**	**53**	**41**	**41**	**40**	**36**	**31**

Por ello, el ámbito territorial incluido en la ZBEDEP Plaza Elíptica constituye un **«punto crítico de contaminación atmosférica»** en los términos previstos en el apartado 27 del artículo 4 de la Directiva (UE) 2024/2881, en tanto que *"ubicaciones dentro de una zona con las concentraciones más elevadas a las que es probable que la población esté expuesta directa o indirectamente durante un período significativo en relación con el período de cálculo de la media de los valores límite o valores objetivo, también cuando el nivel de contaminación esté fuertemente influido por las emisiones procedentes de fuentes de contaminación intensa, como carreteras cercanas congestionadas y de tráfico denso"*.

El Proyecto de ordenanza regula la ZBEDEP "Plaza Elíptica", que en el artículo 24.2 de la OMS delimita el ámbito territorial del punto más crítico de contaminación atmosférica de la ciudad de Madrid, en términos del artículo 4.27 de la Directiva 2027/2881, por tratarse de la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido los perores registros de contaminación del aire por dióxido de nitrógeno de toda la ciudad de Madrid.

El Proyecto normativo regula la ZBEDEP "Plaza Elíptica", reproduciendo la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", exceptuando los vehículos clasificados como históricos conforme a la normativa nacional y los conducidos por o empleados para transportar a personas con movilidad reducida que sean titulares y empleen reglamentariamente la TEPMR, que ya resulta aplicable en virtud del artículo 21 de la OMS, firme, que regula Madrid ZBE, incluyendo en el ámbito territorial de la ZBEDEP el tramo de la A-42 situado bajo la Plaza de Fernández Ladreda.

La principal fuente emisora de contaminantes atmosféricos y acústicos en el ámbito territorial de la Plaza de Fernández Ladreda y la zona próxima, conocida como Plaza Elíptica, es el tráfico rodado, ya que se encuentra en una intersección que conecta varias vías principales, destacando la A-42.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

La restricción circulatoria de la ZBEDEP Plaza Elíptica se limita a reproducir la normativa ya vigente, firme y aplicable a todas las vías públicas de la ciudad Madrid, regulada en el artículo 21 de la OMS por la que se prohíbe la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", por lo que la regulación de a ZBEDEP implica tan solo la aplicación de dicha prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes en el tramo de la A-42 situado bajo la Plaza de Fernández Ladreda, dando cumplimiento a la obligación jurídica impuesta por los artículos 16.4 de la Ley de calidad del aire, 14.3 de la Ley de cambio climático y 5.2 inciso segundo del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

La Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección "Plaza Elíptica", se regula en el artículo 24 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, en su redacción dada por el artículo único apartado Diez de la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre de 2021, por la que se adelanta en el tiempo, en el ámbito territorial establecido en el artículo 24.2 de la OMS (redacción de 2021), la aplicación de la prohibición general de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", que ya se estableció en la redacción original del artículo 6.2 y la DT 1ª.2 de la OMS de 2018, y que tras la reforma operada por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre pasa a regularse en el artículo 21, la DT 1ª.2 y el Anexo II de la OMS (redacción de 2021).

El Proyecto de ordenanza regula la ZBEDEP "Plaza Elíptica", que en el artículo 24.2 de la OMS delimita el ámbito territorial del punto más crítico de contaminación atmosférica de la ciudad de Madrid, en términos del artículo 4.27 de la Directiva 2027/2881, por tratarse de la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido los perores registros de contaminación del aire por dióxido de nitrógeno de toda la ciudad de Madrid.

El Proyecto normativo regula la ZBEDEP "Plaza Elíptica", reproduciendo la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", exceptuando los vehículos clasificados como históricos conforme a la normativa nacional y los conducidos por o empleados para transportar a personas con movilidad reducida que sean titulares y empleen reglamentariamente la TEPMR, que ya resulta aplicable en virtud del artículo 21 de la OMS, firme, que regula Madrid ZBE, incluyendo en el ámbito territorial de la ZBEDEP el tramo de la A-42 situado bajo la Plaza de Fernández Ladreda.

Se satisface el **principio de necesidad** por los siguientes motivos, recogidos en los informes municipales tanto en relación con la **calidad del aire** como con los **niveles de ruido ambiental**:

> **1º)** En materia de calidad del aire, la principal fuente emisora de contaminantes en materia de dióxido de nitrógeno en el ámbito territorial de la Plaza de Fernández Ladreda y la zona próxima, conocida como Plaza Elíptica, es el tráfico rodado, ya que se encuentra en una intersección clave que conecta varias vías principales y especialmente la A-42 hacia Toledo, lo que implica un flujo constante de tráfico.
>
> Por la configuración de la trama urbana de la zona de Plaza Elíptica que dificulta la ventilación natural de la zona, lo que, unido a la A42 como vía de alta capacidad, con una generación elevada de contaminantes por el tráfico rodado, que genera niveles locales de elevada contaminación, la zona de Plaza Elíptica constituye un «punto crítico de contaminación atmosférica» en los términos definidos en la Directiva 2024/2881.
>
> Los vehículos con clasificación ambiental "A" suponen un relevante impacto sobre las emisiones en la ciudad de Madrid, ya que son los vehículos más contaminantes y los más antiguos. La restricción de su circulación ha supuesto una mejora de los niveles de calidad del aire, ya que los vehículos más

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

antiguos emiten más óxidos de nitrógeno (NOx) que los nuevos al contaminar 30 veces más que un vehículo ECO conforme a la relación de contaminación según el inventario de emisiones, y consecuentemente tiene un mayor y más relevante perjuicio sobre la salud pública, la calidad de aire y el medio ambiente urbano.

Los datos registrados de dióxido de nitrógeno en la estación de calidad del aire del entorno, denominada estación de Plaza Elíptica, han demostrado que la implantación de la ZBEDEP ha resultado positiva y efectiva en cuanto a la reducción de la contaminación atmosférica, cumpliendo el valor límite anual para el dióxido de nitrógeno 40 µg/m^3 desde el año 2022, justo un año después de su implantación y reduciéndose a cero el número de superaciones del valor límite horario 200 µg/m^3 que no debe superarse más de 18 horas/año, desde ese mismo año.

Entre los años 2021 y 2024, la estación de Plaza Elíptica, como consecuencia de las medidas implementadas, ha sido la estación de tráfico con mayor reducción porcentual de NO_2 (24,39% frente una media del 19,60%), pese a lo cual sigue siendo la estación con peor comportamiento de la red de medida.

Todo ello acredita la necesidad de regular la ZBEDEP Plaza Elíptica en los términos propuestos por el Proyecto normativo, que mantiene la restricción circulatoria de los vehículos con clasificación ambiental "A", beneficiándose de un sistema específico de control del tráfico que controla las vías de acceso y salida de dicha ZEDEP, y que permie la aplicación de criterios más estrictos a la hora de conceder las autorizaciones excepcionales reguladas en el artículo 22.9 de la OMS, que constituye regulación firme porque no se ha visto afectado por las sentencias sobre la Ordenanza 10/2021.

2º) Esta reducción de los niveles de contaminación y, en particular, de dióxido de nitrógeno, se produce gracias a las restricciones de circulación de vehículos a motor establecidas en la OMS, y que en el ámbito territorial de la ZBEDEP Plaza Elíptica se beneficia del evidente efecto disuasorio que supone su consideración como ZBEDEP y la disposición de un sistema específico de control que cubre los puntos de entrada y salida de dicha zona, por lo que resulta necesario y positivo regular la ZBEDEP Plaza Elíptica en los términos contenidos en el Proyecto normativo.

3º) Porque en materia de contaminación acústica, según el Mapa Estratégico de Ruido (MER 2021), en la zona de Plaza Elíptica se produce una superación de hasta 10 dBA en todos los periodos, diurno, vespertino y nocturno. La regulación de la ZBEDEP Plaza Elíptica incorporada a la OMS mediante la modificación operada por la Ordenanza 10/2021, en términos muy similares a los propuestos por el Proyecto normativo, ha permitido una reducción efectiva de los niveles sonoros de unos 2 dBA en el año 2022 respecto de 2021, que se ha mantenido durante el año 2023, gracias a la reducción del tráfico rodado de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A" que además de ser los más antiguos emiten más ruido que los nuevos en igualdad de condiciones.

4º) Resulta necesaria la regulación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, en los términos contenidos en el Proyecto normativo, para evitar un incremento de los niveles sonoros derivados del tráfico rodado en la zona, principalmente del tramo de la A-42 que forma parte del ámbito territorial de dicha ZBEDEP, y, consecuentemente, evitar un incremento de la población afectada a valores de ruido por encima de los objetivos de calidad acústica.

5º) La regulación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, en los términos contenidos en el Proyecto normativo, resulta muy relevante para la mejora de las condiciones medioambientales en su ámbito territorial. También resulta beneficiosa por sus efectos dinamizadores para la mejora de la calidad del aire y de

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

la contaminación acústica que trasciende de su ámbito territorial, por lo que resulta necesario conservar su delimitación para evitar un incremento de las concentraciones de dióxido de nitrógeno, entre otras condiciones medioambientales adversas.

4.2.6.2 Motivación de la determinación de ámbito territorial de la ZBEDEP "Plaza Elíptica"

1. Obligación por la normativa comunitaria de regular los puntos críticos de contaminación atmosférica.

El artículo 4.27 de la Directiva 2024/2881 define los "puntos críticos de contaminación atmosférica", a efectos de la Directiva **sobre la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,** como *"las ubicaciones dentro de una zona con las concentraciones más elevadas a las que es probable que la población esté expuesta directa o indirectamente durante un período significativo en relación con el período de cálculo de la media de los valores límite o valores objetivo, también cuando el nivel de contaminación esté fuertemente influido por las emisiones procedentes de fuentes de contaminación intensa, como carreteras cercanas congestionadas y de tráfico denso, una fuente industrial única o un área industrial con numerosas fuentes, puertos, aeropuertos, calefacción residencial intensiva, o una combinación de estas;".*

La zona de la Plaza Elíptica constituye un punto crítico de contaminación atmosférica respecto al dióxido de nitrógeno porque es la zona que tradicionalmente ha sufrido peores registros de dicho contaminante.

2. Antecedentes de la delimitación del ámbito territorial de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

La determinación de ámbito territorial de la ZBEDEP "Plaza Elíptica" se basa en el análisis de Restricción de la Circulación de Vehículos en Plaza Elíptica llevado a cabo por la Dirección General de Planificación e Infraestructuras de la Movilidad, con el objetivo de evaluar el impacto que tendría sobre la movilidad la limitación de la circulación de ciertos vehículos en el entorno de Plaza Elíptica, en el marco de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Como consecuencia de ello, y tras el oportuno trámite de información pública, se reguló el ámbito territorial de la ZBEEP Plaza Elíptica en la redacción dada al artículo 24.2 de la OMS por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, vigente en el momento de redacción de esta MAIN, pero que se encuentra litis pendiente.

Posteriormente, dicha delimitación ha sido evaluada nuevamente, y confirmada su adecuación para la solución de los problemas, en los trabajos de análisis para la redacción del Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360 que fue sometido a información pública y aprobado formalmente mediante acuerdo de la Junta de Gobierno.

En los trabajos de elaboración de este Proyecto de ordenanza se ha evaluado nuevamente concluyéndose lo que, un poco más abajo, se expresa sobre la "Justificación técnica y jurídica de la determinación de concreto ámbito territorial de la ZBEDEP "Plaza Elíptica".

3. Delimitación del ámbito territorial de la ZBEDEP Plaza Elíptica por el Proyecto de ordenanza:

La ZBEDEP "Plaza Elíptica" queda territorialmente delimitada, a efectos de la prohibición de circulación propuesta por el Proyecto de ordenanza, en los términos que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.2 de la OMS, que a continuación se reproducen:

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

"La ZBEDEP Plaza Elíptica queda delimitada por las siguientes vías que conforman su perímetro, incluyendo las vías públicas urbanas situadas en el interior de dicho perímetro: calle Faro, avenida de Abrantes, calle Portalegre, avenida de Oporto, travesía de Antonia Lancha, calle Santa Lucrecia, calle Antonio Leyva, calle de Enrique Pérez, lateral paseo de Santa María de la Cabeza en sentido entrada a Madrid hasta puente de los Capuchinos, calle Manuel Noya, calle Cerecinos, calle Fornillos, calle Ricardo Beltrán y Rozpide hasta el número 8, avenida Princesa Juana de Austria en sentido entrada a Madrid, calle Vía Lusitana intersección con calle Faro cruzando el parque de la Emperatriz María de Austria, incluyendo el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro".

Al objeto de una mejor definición de su perímetro se incluye tanto la calle de Enrique Pérez, sin que ello suponga ampliación alguna de su ámbito territorial, solo responde a una mejor definición del citado ámbito. Asimismo se incluye la referencia al *"tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro"* que ya figura en la redacción del artículo 24.3.b) de la OMS vigente en el momento de redacción de esta MAIN.

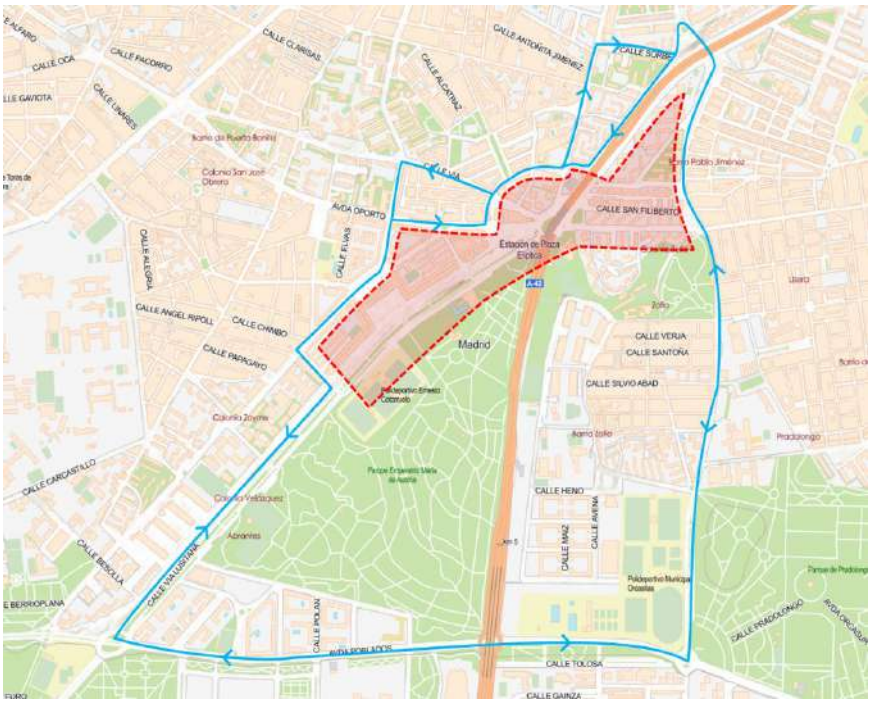


Figura 5. Delimitación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica"

4. Justificación técnica y jurídica de la determinación de concreto ámbito territorial de la ZBEDEP "Plaza Elíptica":

La justificación técnica y jurídica de la determinación de concreto ámbito territorial de la ZBEDEP "Plaza Elíptica" viene motivada por las siguientes consideraciones:

1. La definición del ámbito territorial de la Plaza Elíptica se ha realizado conforme a criterios técnicos de movilidad sostenible y eficiencia ambiental, regulando restricciones de circulación en función de sus índices de contaminación, la superficie contaminada, la población expuesta a la contaminación, así como sus características específicas.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

2. La delimitación territorial de la ZBEDEP Plaza Elíptica se justifica por la configuración de la trama urbana de la zona de Plaza Elíptica que dificulta la ventilación natural de la zona, lo que, unido a la A42 como vía de alta capacidad, con una generación elevada de contaminantes por el tráfico rodado, genera niveles locales de elevada contaminación.

3. Plaza Elíptica es el único ámbito de la ciudad de Madrid en donde tradicionalmente se ha incumplido alguno de los valores límite establecidos en la normativa europea y nacional. En particular, en el año 2020 es el único ámbito donde se incumplió el valor límite anual.

   Entre los años 2019 y 2024, la estación de Plaza Elíptica, como consecuencia de las medidas implementadas, ha sido la estación de tráfico con mayor reducción porcentual de NOX (24,39% frente una media del 19,60%), pese a lo cual sigue siendo la estación con peor comportamiento de la red de medida.

   Se trata de la zona de la ciudad donde se registran los niveles de contaminación más elevados con una media anual en la estación de medida de 53 µg/m^3 de NO2 en 2019 (último año sin pandemia), superando los 40 que establece la Unión Europea como valor límite anual.

   En la actualidad, y gracias a las medidas restrictivas de la circulación de la ZBEDDEP Plaza Elíptica y de la regulación de Madrid ZBE (artículo 21 de la OMS), se ha logrado cumplir en dicha zona los valores límite anual y horario regulados por la Directiva 2008/50/CE y en el vigente Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

   Conforme a lo previsto en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881 dichos valores límite anual y horario de dióxido de nitrógeno deben cumplirse, a más tardar, el 11 de diciembre de 2026.

4. Se trata de una zona de especial protección, porque es imprescindible ofrecer una protección cualificada a las personas por el hecho de vivir o encontrarse en dicha zona se exponen a elevadas concentraciones de dióxido de nitrógeno provocado por el tráfico de vehículos que emplean energías fósiles. En este sentido, la ZBEDEP Plaza Elíptica se aproxima a lo que el artículo 4.3 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones denomina como una “ZBE de especial sensibilidad”, si bien no se ajusta plenamente a su definición legal porque no toda la población de dicha zona tiene la consideración de población sensible, concepto regulado por la Directiva 2024/2881 conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud.

5. Cuando se establecen, en determinados ámbitos de la ciudad, entornos con restricciones circulatorias para racionalizar el uso del tráfico rodado de vehículos que emplean energías fósiles, se produce un efecto no solo en el interior de estos ámbitos, sino que el cambio de modelo y las pautas de movilidad afectan al conjunto de la ciudad aunque sean de aplicación en un entorno concreto.

   Es importante que estas zonas estén definidas por un perímetro que sea intuitivo y que permita distribuir viajes sin necesidad de circular por su interior. Este perímetro cumple una doble función:

   a. Canaliza los movimientos perimetrales evitando la circulación por el interior de la ZBEDEP.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

b. Los ciudadanos interpretan más claramente cuál es el ámbito sujeto a restricciones de tráfico, reduciendo el incumplimiento de las restricciones de circulación en dicho ámbito.

6. Otra característica de esta ZBEDEP es que actúa sobre ejes interiores a la ciudad, pero con una carga de tráfico significativa. En plaza Elíptica, la carga fundamental de tráfico es la carretera de Toledo (A-42), que atraviesa diametralmente la zona por el paso inferior, pero también se actúa en superficie sobre ejes vertebradores del tráfico distrital como las calles Marcelo Usera, Antonio Leyva o la Avenida de Oporto.

7. El modelo de restricción de la circulación permite actuar cualitativamente sobre los vehículos que generan un mayor número de emisiones, los vehículos con clasificación ambiental "A", en cumplimiento del artículo 5.2 segundo inciso del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, aplicando las restricciones del vigente artículo 21 de la OMS que prohíbe la circulación de estos vehículos por las vías públicas urbanas de la ciudad de Madrid, pero añadiendo el tramo de la A-42 situado bajo la Plaza de Fernández Ladreda.

   Con esta alternativa se busca liberar del tráfico más contaminante. La ZBEDEP reduce sustancialmente la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A" que son los que más dióxido de nitrógeno emiten y que contribuyen sustancialmente a la contaminación de aire.

   La regulación de la ZBEDEP favorece un cambio en el parque circulante a nivel global y no solo en el interior o en el entorno más cercano a las ZBEDEP.

8. En la delimitación de la ZBEDEP Plaza Elíptica se ha tomado en consideración el origen y destino de los desplazamientos sobre los que resulta imprescindible intervenir para lograr la satisfacción de las razones imperiosas de interés general que motivan su regulación, dando cumplimiento a lo previsto por el artículo 4.1 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

   El límite viene condicionado por los itinerarios alternativos para las circulaciones sur-norte y este-oeste, de tal forma que pueda recorrerse de forma perimetral. Así, los itinerarios alternativos para este tipo de vehículos discurrirían desde el sur a través de la avenida de Los Poblados, para acceder hasta Vía Lusitana o Rafaela Ybarra, y desde el norte a través del puente de la calle de Inmaculada Concepción.

   De esta forma, la afectación a los vecinos de la zona es menor y se actúa estrictamente sobre el punto de la ciudad con mayor concentración de contaminantes por NO_2.

   En este sentido, la regulación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica" supone una reducción de tráfico total de dicha ZBEDEP del 18,6%, supone una reducción aproximada de 37.000 vehículos-km diarios y un aumento de la velocidad media de del 42%, hasta alcanzar los 38,9 km/h, permitiendo reducir 1.500 vehículos en hora punta.

9. La regulación del ámbito territorial de la ZBEDEP Plaza Elíptica, propuesta por el Proyecto de ordenanza, contiene el espacio mínimo que resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de óxidos nitrosos necesarios para la consecución de las razones imperiosas de interés general que justifican su regulación: la protección del derecho fundamental a la vida y la integridad

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

física, la protección de la salud pública, la protección de los derechos constitucionales a la salud y a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona.

10. La superficie de la ZBEDEP Plaza Elíptica resulta proporcional al cumplimiento de los objetivos de calidad del aire, porque el Proyecto propone regular una delimitación del ámbito territorial de la ordenación permanente de tráfico de Plaza Elíptica que ha permitido, fáctica, racional y proporcionalmente reducir el valor límite anual de 41 µg/m3 en 2021 a 31 40 µg/m3 en 2024, es decir, que ha permitido, en los hechos, dar cumplimiento al valor límite anual regulado por el vigente Reglamento de calidad del aire, que regula los valores límite de NO2 regulados por la Directiva 2008/50/CE.

    La superficie de la ZBEDEP Plaza Elíptica resulta adecuada y suficiente para el cumplimiento de los objetivos establecidos de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, dando con ello cumplimiento a lo previsto en los artículos 4.2 y 3.1.a) del del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

11. Con la regulación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica" se favorece un cambio modal donde el transporte público gana protagonismo, así como los modos de movilidad compartida, micro-movilidad, movilidad ciclista y peatonal. Este cambio modal afecta positivamente al conjunto de la ciudad al disminuir la intensidad circulatoria y la densidad (atascos), por lo que se reducen las emisiones contaminantes al circular un menor número de vehículos y ser estos, además, los vehículos más contaminantes, aquellos sin distintivo ambiental, que es sobre los que se establecen las restricciones más importantes.

12. La regulación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica" incrementará la protección de la salud de las personas, mejorará la calidad del aire, incrementará el uso del transporte público colectivo, promoverá la intermodalidad del transporte y reducirá la circulación de los vehículos más contaminantes.

13. Al estar monitorizada la zona, se puede evaluar su evolución y determinar si se han cumplido los objetivos planteados o es necesario extender el ámbito de protección o aumentar las exigencias en las limitaciones de acceso. Esta actuación progresiva evita incomodidades innecesarias a los vecinos de la zona.

14. La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.2 de la OMS, regula el ámbito territorial de la ZBEDEP Plaza Elíptica, que quedaría delimitado por las siguientes vías que conforman su perímetro, incluyendo las vías públicas urbanas situadas en el interior de dicho perímetro: calle Faro, avenida de Abrantes, calle Portalegre, avenida de Oporto, travesía de Antonia Lancha, calle Santa Lucrecia, calle Antonio Leyva, calle de Enrique Pérez, lateral paseo de Santa María de la Cabeza en sentido entrada a Madrid hasta puente de los Capuchinos, calle Manuel Noya, calle Cerecinos, calle Fornillos, calle Ricardo Beltrán y Rozpide hasta el número 8, avenida Princesa Juana de Austria en sentido entrada a Madrid, calle Vía Lusitana intersección con calle Faro cruzando el parque de la Emperatriz María de Austria, incluyendo el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

    En cuanto a la A-42, el ámbito geográfico de la ZBEDEP Plaza Elíptica incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido en su ámbito. Este sector, como consecuencia de la ordenación actual del tráfico, conduce necesariamente al interior de la ZBEDEP, lo que implica que los vehículos no autorizados no pueden acceder ni circular en su interior. La actuación en este tramo se realiza por la naturaleza urbana de la vía en aplicación de la legislación estatal de tráfico, la LCREM y la OMS.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Las facultades de vigilancia y sanción de las infracciones de tráfico que se producen en ese tramo de la A-42 corresponden al Ayuntamiento desde el año 2007, mucho antes que existiera la ZBEDEP Plaza Elíptica, como consecuencia de la naturaleza jurídica urbana de dicho tramo de vía conforme a la normativa estatal de tráfico.

15. Por todo lo anterior, la superficie de la ZBEDEP Plaza Elíptica resulta adecuada y suficiente para el cumplimiento de los objetivos establecidos de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, dando con ello cumplimiento a lo previsto en los artículos 4.2, 3.1.a) y 5.2 segundo inciso del del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, porque la determinación del ámbito territorial:

    a) Porque, conforme a lo previsto en los artículos 4.2, y 5.2 segundo inciso en relación con el artículo 3.1.a) del Real Decreto 1052/2022, **las restricciones de circulación son proporcionales a los objetivos de calidad del aire, en la medida en que** se ha definido el mínimo ámbito territorial imprescindible para mantener **el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno para la protección de la salud humana** que deberán cumplirse, a más tardar, el 11 de diciembre de 2026, en aplicación de lo previsto en el **Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881** -es decir, porque pretende que, como mínimo, se sigan cumpliendo el valor límite anual de 40 $\mu g/m^3$ y el valor límite horario 200 $\mu g/m^3$ que no debe superarse más de 18 horas/año-, y que se avance progresivamente hacia el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 1 de enero de 2030, regulados en el Cuadro 1 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881.

    b) Porque, conforme a lo previsto en el artículo 5.2 segundo inciso, en relación con el artículo 4.2 del Real Decreto 1052/2022, **las restricciones de circulación afectan única y exclusivamente a los vehículos con más potencial contaminante**, los vehículos con clasificación ambiental A, reproduciendo la prohibición de circulación firme del artículo 21 de la OMS que ya resulta de aplicación e incluye dicho ámbito.

5. Legalidad de la inclusión del tramo de la A-42 situado bajo la Plaza de Fernández Ladreda, que tiene naturaleza de vía urbana conforme a la legislación estatal de tráfico, en el ámbito territorial de la ZBEDEP "Plaza Elíptica":

1. Como se ha motivado previamente, resulta necesaria la regulación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, en los términos contenidos en el Proyecto normativo, para evitar un incremento de los niveles de contaminación por dióxido de nitrógeno y de contaminación acústica derivados del tráfico rodado en la zona, principalmente del tramo de la A-42 que forma parte del ámbito territorial de dicha ZBEDEP, al objeto de evitar proteger la salud humana y el medio ambiente y mantener el cumplimiento, y no incumplir, los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, así como para evitar el incremento de las emisiones de contaminación acústica y evitar un incremento de la población afectada a valores de ruido por encima de los objetivos de calidad acústica.

2. A efectos exclusivamente demaniales, la titularidad de la vía A-42 es la siguiente:

a) La A-42 es una vía de titularidad demanial estatal desde la entrada al paso inferior de la glorieta de Fernández Ladreda, situado en el PK 4+00200, hasta el PK 33+00580 en el término municipal de Toledo.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

b) Es una vía urbana de titularidad demanial municipal del Ayuntamiento de Madrid el tramo comprendido desde el puente de Praga (estribo de la margen derecha del río Manzanares) y ámbito de Madrid Calle 30 hasta el límite del ámbito del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana situado a la entrada al paso inferior de la glorieta de Fernández Ladreda en el PK 4+00200.

Por lo que el punto kilométrico 4.1 (P.K. 4.1) de la A-42, incluido en el ámbito territorial de la ZBEDEP Plaza Elíptica, es un tramo de vía de titularidad demanial estatal, que el Estado ejerce a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda urbana (MITMA).

Dicha titularidad estatal supone exclusivamente la atribución, conforme a lo previsto en la legislación de carreteras del Estado, de **la competencia de explotación de la vía** que comprende, conforme a los artículos 21.1 y 22.1 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, *"el conjunto de operaciones de conservación y mantenimiento de la vialidad, las actuaciones encaminadas a la defensa de la vía y a su mejor uso, incluyendo las referentes a señalización, integración ambiental, seguridad viaria, ordenación de accesos y uso de las zonas de protección de la carretera, sin perjuicio de las competencias atribuidas legalmente en materia de señalización a los organismos responsables de la gestión del tráfico".*

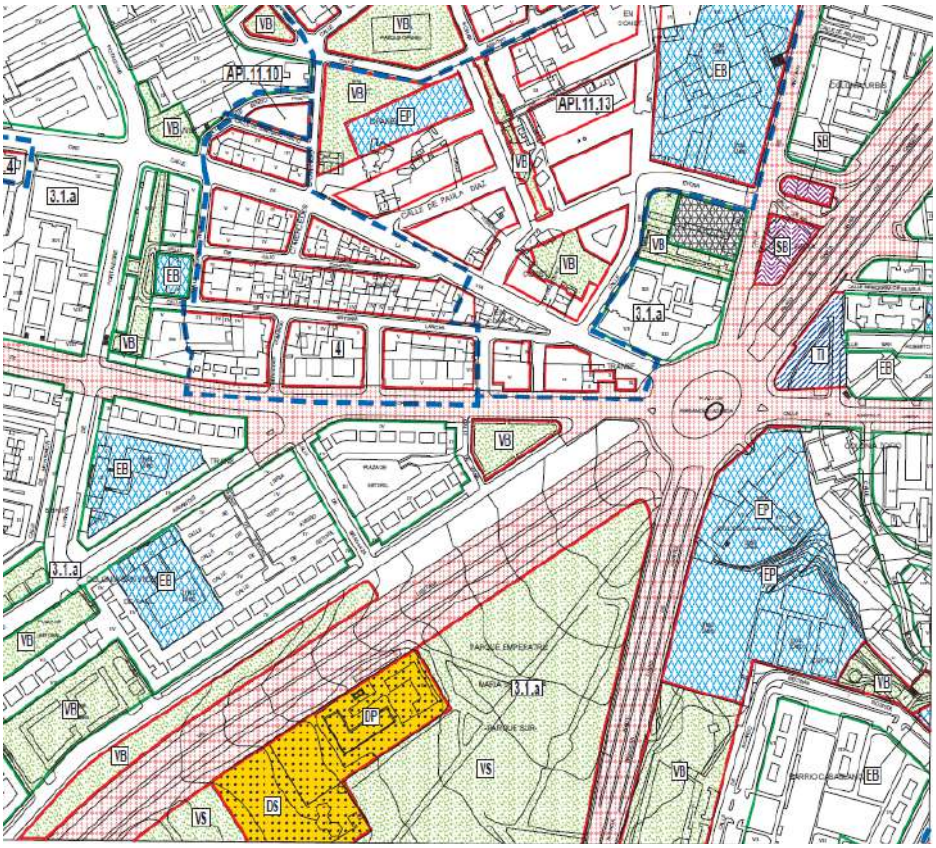
De conformidad con lo previsto en la Ley de carreteras del Estado, la titularidad demanial del citado tramo de la A-42 no implica que el ejercicio de las competencias en materia de ordenación, vigilancia y sanción de las infracciones de tráfico correspondan al Estado, cuestiones reguladas en la normativa estatal y municipal tráfico.

El tramo de la A-42 en el que se encuentra el PK 4.1 de la A-42 es claramente un tramo urbano de la referida carretera estatal porque discurre por suelo clasificado como urbano por el Plan General de Ordenación Urbana de la ciudad de Madrid (PGOUM), en el que existen edificaciones consolidadas en ambos márgenes y un entramado de calles conectadas con aquél en todas sus márgenes a través de la Plaza de Fernández Ladreda, y que desarrolla una función de infraestructura viaria urbana que forma parte de la red interior de comunicación de la ciudad de Madrid, como puede comprobare en el documento 0-82/4559/4-6/4 del **PGOUM,** en el que el tramo de la A-42 en el que se encuentra el PK. 4.1 se encuentra en suelo urbano y se califica urbanísticamente como "vía pública principal" al igual que la propia Plaza de Fernández Ladreda, la calle de Marcelo Usera, la Avenida Princesa de Austria, la Vía Lusitana, la calle Oporto y el Paseo de Santa María de la Cabeza:

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22



Previa autorización expresa del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en su condición de titular del citado tramo de la A-42, que tiene la consideración jurídica de vía urbana sujeta a la OMS de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, 38 y 39.1 de la LCREM y 2 de la OMS, el Ayuntamiento de Madrid ha instalado la señalización oportuna autorizada por el citado Ministerio. Lo que implica que el MITMA considera dicho tramo de vía como "tramo urbano".

3. A efectos de la legislación de tráfico, serán vías urbanas todas aquellas vías que discurran por poblado que dispongan de una alternativa viaria o variante a la que tenga acceso. De conformidad con las definiciones reguladas en los puntos 71 y 73 del Anexo II la vigente LTSV el tramo de la A-42 en el que se encuentra **el PK 4.1 de la A-42 tiene la condición de "vía urbana" a efectos de la legislación estatal de tráfico,** porque al menos desde su enlace con la M-40, dispone de acceso a suficientes alternativas viarias y variantes a través de la redes estatal y municipal:

> **a)** El tramo de la autovía A-42 que discurre dentro de poblado de la ciudad de Madrid dispone a través de la M-40 de una alternativa viaria de circunvalación que resuelve, mediante una carretera de la misma red de carreteras estatal y de su misma categoría, todos los movimientos y conexiones con el resto de la citada red. Efectivamente, la A-42 en el enlace con la M-40, permite la conexión con la calzada exterior de esta última que conecta con la A-4, A-3 y R-3 y su enlace con la calzada interior circunvala también el poblado de la ciudad de Madrid conectando con la R-5, A-5 y A-6. Esta alternativa viaria no precisa apoyarse en ninguna vía urbana de la red de la ciudad de Madrid.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

b) La A-42 se cruza con la M-40, que es una vía de titularidad íntegra estatal, en un tramo previo al PK 4.1 en sentido entrada a Madrid, cruzándose concretamente en el PK 6+300 de la A-42 que conecta con la M-40 a través de las salidas 6A y 6B.

c) En cuanto a las principales alternativas viarias de este tramo de la A-42 disponibles a través de la red de vías urbanas municipales del Ayuntamiento de Madrid se pueden citar, entre otros, los itinerarios desde la conexión con la Plaza de Fernández Ladreda en superficie, saliendo por la vía de servicio de la A-42 y continuando por el Paseo de Santa María de la Cabeza que cuenta con tres carriles por sentido, limitados a 50km/h, y vías laterales según el tramo de uno y dos carriles respectivamente, permitiendo la entrada a la almendra central de la ciudad o bien su conexión con las calzadas exterior e interior de M-30.

d) También se dispone de otra alternativa viaria en la red de vías urbanas municipales desde su conexión, mediante ramales y vías de servicio en ambos sentidos de circulación de la A-42, con la Avenida de los Poblados, bien a través de la Vía Lusitana hasta la citada Plaza de Fernández Ladreda y continuando por el Paseo de Santa María de la Cabeza como se ha indicado, bien a través de la Avenida de Andalucía hasta su conexión con ambos sentidos de circulación de la M-30.

Por todo ello se concluye que, de conformidad con las definiciones reguladas en los puntos 71 y 73 del Anexo II la vigente LTSV el tramo de la A-42 en el que se encuentra el PK 4.1 de la A-42 tiene la condición de "vía urbana" a efectos de la legislación estatal de tráfico

La ciudad de Madrid dispone de una legislación especial de régimen local que amplía las competencias que, con carácter general, atribuyen la LBRL y la LTSV al resto de municipios del Reino de España, contenida en la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y del Régimen Especial de Madrid. El artículo 38 de la LCREM regula el "ámbito material de aplicación de las competencias del Ayuntamiento de Madrid en materia de movilidad" atribuyéndole, en los términos de la LCREM y la LTSV, el ejercicio *"de las competencias que tiene atribuidas en materia de tráfico, circulación y seguridad vial sobre las vías urbanas y sobre las travesías, cuando éstas hayan sido declaradas vías urbanas"*.

En línea con el artículo 7.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM atribuye al Ayuntamiento de Madrid la 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"* 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 lo relativo a las ***"competencias en materia de seguridad vial",*** el primer párrafo del **artículo 40 de la LCREM** atribuye al Ayuntamiento de Madrid la competencia en materia de *"**policía administrativa** preventiva de la seguridad vial **en toda clase de vías urbanas**, incluyendo la ordenación, señalización y dirección del tráfico y el uso de las vías, la vigilancia y protección del mobiliario urbano público y las señales de ordenación de la circulación y la instrucción de atestados en caso de accidentes de circulación"*.

4. De la naturaleza urbana del tramo de la A-42 situado bajo la Plaza de Fernández Ladreda e incluido en el ámbito territorial de la ZBEDEP plaza Elíptica se extraen las siguientes conclusiones:

PRIMERA: El PK 4.1 de la A-42 es de titularidad demanial estatal, que el Estado ejerce a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda urbana (MITMA).

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Dicha titularidad supone exclusivamente la atribución, conforme a lo previsto en la legislación de carreteras del Estado, de las funciones de explotación de carreteras, que comprende las operaciones de conservación y mantenimiento de la vialidad, las actuaciones encaminadas a la defensa de la vía y a su mejor uso, incluyendo las referentes a señalización, integración ambiental, seguridad vial, ordenación de accesos y uso de las zonas de protección de la carretera.

En su calidad de titular demanial de la A-42 el MITMA ha supervisado la señalización de la ZBEDEP Plaza Elíptica, ha comprobado que se ajusta a la legalidad vigente y ha autorizado su instalación tanto en la A-42 como en la M-40.

Asimismo, el MITMA ha autorizado expresamente la instalación de una cámara municipal de control automatizado en la vía de servicio de la A-42 pk 4+400 sentido Madrid para el control de los accesos a la ZBEDEP Plaza Elíptica.

SEGUNDA: De acuerdo con la legislación estatal de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial: **el PK 4.1 de la A-42 tiene naturaleza de vía urbana a los efectos previstos en la LTSV** conforme a la definición regulada en el punto 73 del Anexo II de la LTSV, al disponer de alternativas viarias o variantes que tengan acceso a la A-42:

a) tanto estatales: a través de su enlace con la M-40 de titularidad estatal, de forma previa en sentido entrada a la ciudad de Madrid, que permite en su calzada exterior su conexión con la A-4, A-3 y R-3; así como su enlace con la calzada interior que circunvala también el poblado de la ciudad de Madrid conectando con la R-5, A-5 y A-6 sin necesidad de precisar apoyarse en ninguna vía urbana de la red de la ciudad de Madrid;

b) como en la propia red de vías públicas municipales de la ciudad de Madrid: a través del acceso a Plaza de Fernández Ladreda y a través de ésta al Paseo de Santa María de la Cabeza que permite la entrada a la almendra central de la ciudad o bien su conexión con las calzadas exterior e interior de M-30; a través de la Avenida de los Poblados y a través de la Avenida de Andalucía hasta su conexión con ambos sentidos de circulación de la M-30.

TERCERA: Desde el 25 de julio de 2006, fecha de entrada en vigor de la LCREM de 4 de julio de 2006, el **Ayuntamiento de Madrid asumió la competencia de regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico atribuida por los artículos 38 y 40 primer párrafo y apartado a) de la LCREM**, que se refieren *"a toda clase de vías urbanas",* que atribuye adicionalmente al Ayuntamiento de Madrid.

El Ayuntamiento de Madrid ejerce respecto al tramo de la A-42 incluido en el ámbito territorial de la ZBEDEP Plaza Elíptica, en el que se encuentra situado el P.K. 4.1 de la A-42, las siguientes competencias por atribución legal:

1º) La regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico en ejercicio de la competencia atribuida por los artículos 38 y 40 primer párrafo y apartado a) de la LCREM, que se refieren *"a toda clase de vías urbanas",* que atribuye adicionalmente al Ayuntamiento de Madrid competencias especiales respecto a las que, con carácter general, atribuye el artículo 7.a) de la LTSV a todos los municipios circunscritas a las vías urbana de su titularidad.

La ciudad de Madrid dispone de una legislación especial de régimen local que amplía las competencias que, con carácter general, atribuyen la LBRL y la LTSV al resto de municipios del Reino de España, contenida en la LCREM. El artículo 38 de la LCREM regula el "ámbito material de aplicación

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

de las competencias del Ayuntamiento de Madrid en materia de movilidad" atribuyéndole, en los términos de la LCREM y la LTSV, el ejercicio *"de las competencias que tiene atribuidas en materia de tráfico, circulación y seguridad vial sobre las vías urbanas y sobre las travesías, cuando éstas hayan sido declaradas vías urbanas"*.

En línea con el artículo 7.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM atribuye al Ayuntamiento de Madrid la 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"* 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.

El artículo 40.a) de la LCREM atribuye al Ayuntamiento de Madrid la competencia en materia de policía administrativa de tráfico y seguridad vial *"**en toda clase de vías urbanas**, incluyendo la ordenación, señalización y dirección del tráfico y el uso de las vías, la vigilancia y protección del mobiliario urbano público y las señales de ordenación de la circulación y la instrucción de atestados en caso de accidentes de circulación*", incluyendo las funciones de regulación (que incluye *"la limitación y, en su caso, restricción o prohibición de la circulación"*) y la de control.

El artículo 40.f) de la LCREM atribuye al Ayuntamiento de Madrid *"la sanción de las infracciones de la normativa correspondiente en materia de seguridad vial, cuando la misma le atribuya la referida competencia"*, sanciones referidas a las infracciones de seguridad vial *"en toda clase de vías urbanas"* conforme a lo previsto en el artículo 38 y el primer párrafo del artículo 40 de la LCREM.

El artículo 41.4ª de la LCREM habilita al Ayuntamiento de Madrid para la limitación de la circulación de determinados vehículos, la suspensión de la misma y el cierre de vías urbanas cuando sea necesario para preservar la seguridad, el medio ambiente o la protección del patrimonio, de acuerdo con la legislación aplicable, que en este caso serían los artículos 18 y 76.z3) de la LTSV en relación con el artículo 14.3.a) de la Ley de cambio climático y el artículo 5.2 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

El hecho de que el tramo de la A-42 en el que se sitúa su P.K. 4.1 tenga naturaleza de vía urbana en los términos previstos en el anexo de la LTSV, implica que compete al Ayuntamiento de Madrid el ejercicio de la competencia de regulación y vigilancia del tráfico, la circulación y la seguridad vial de conformidad conforme a lo previstos en el artículo 7 letras a), b) en relación con los artículos 38, 39, 40 primer párrafo y letras a) y f) de la LCREM, resultando competente para denunciar y sancionar las infracciones de tráfico que se cometan en dicho tramo de la A-42 (PK 4.1 de la citada vía) en virtud de los artículos 84.4 primer párrafo y 40 primer párrafo y letra f) de la LCREM.

De hecho, las labores de auxilio, regulación, gestión y vigilancia del tráfico cuando se produce un accidente de tráfico en el tramo viario analizado, en el que se encuentra el P.K. 4.1 de la A-42, quien acudiría sería la Policía Municipal del Ayuntamiento de Madrid y no la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

2º) La sanción de las infracciones de tráfico -excepto las infracciones en materia de ITV y seguro obligatorio- en ejercicio de la competencia atribuida por el primer párrafo del artículo 84.4 de la LTSV. Dicha competencia incluye la sanción de la infracción de los accesos por vehículo no autorizado a la ZBEDEP Plaza Elíptica por la infracción de los artículos 7.g), 18 y 76.z3) de la LTSV, 40.f) de la LCREM y 22 y 24 de la OMS.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Por tanto, el **Ayuntamiento de Madrid viene ejerciendo legalmente desde el 25 de julio de 2006 las competencias en materia de vigilancia, regulación, gestión y control del tráfico en el** tramo de la A-42 que forma parte de la ZBEDEP Plaza Elíptica, en el que se encuentra el **PK 4.1 de la A-42.**

El MITMA ha supervisado que la señalización se ajusta a la normativa estatal de tráfico y ha autorizado la instalación de la señalización de la ZBEDEP Plaza Elíptica en el tramo de la A-42 de su titularidad demanial, que se ajusta a lo previsto en el artículo 14 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

Además de solicitar al MITMA titular demanial de la vía la instalación de la señalización de tráfico de la ZBEDEP Plaza Elíptica, el Ayuntamiento de Madrid, en aplicación del Reglamento Delegado 2015/962 de la Comisión de 18 de diciembre de 2014 por el que se complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, en lo que se refiere al suministro de servicios de información de tráfico en tiempo real en toda la Unión Europea, 19 y los criterios de la DGT sobre el punto de acceso nacional, ha facilitado al Punto de Acceso Nacional de información de tráfico -creado mediante Resolución de la Dirección General de Tráfico de 22 de febrero de 2021- la identificación de las áreas y vías incluidas en las Zonas de Bajas Emisiones, incluyendo la información relativa a los criterios de acceso a la ZBEDEP PE, de forma que cualquier persona del Reino de España, de cualquier Estado de la Unión Europea o de cualquier tercer Estado pueda conocer las restricciones y prohibiciones de circulación.

CUARTA: Compete al Ayuntamiento de Madrid la sanción de las infracciones de tráfico -excepto las infracciones en materia de ITV y seguro obligatorio- que se detecten en el tramo de la A-42 incluido en la ZBEDEP Plaza Elíptica, **en el** que se incluye el **PK 4.1 de la A-42** objeto del informe, en ejercicio de la competencia atribuida por el **primer párrafo del artículo 84.4 de la LTSV y el artículo 40.f) de la LCREM en relación con los artículos 38 y 40.a) de la LCREM.**

Dicha competencia incluye la sanción de la infracción grave de tráfico consistente en el incumplimiento de las restricciones de circulación de la ZBEDEP Plaza Elíptica por la infracción de los **artículos 18 y 76.z3) de la LTSV**, 40.a) y 41.4ª de la LCREM y **22.11 y 24 de la OMS** en relación con los artículos 7.g) y 40.f) de la LCREM.

Por tanto, el Ayuntamiento de Madrid viene ejerciendo legalmente desde el 25 de julio de 2006 las competencias en materia de vigilancia, regulación, gestión y control del tráfico en el tramo de la A-42 que forma parte de la ZBEDEP Plaza Elíptica, en el que se encuentra el PK 4.1 de la A-42.

La competencia municipal de sanción de las infracciones de tráfico que se comentan en dicho tramo compete al Ayuntamiento de Madrid *ex lege* en virtud del primer párrafo del artículo 84.4 de la LTSV, excepto en lo relativo a la sanción de las infracciones en materia de ITV y seguro obligatorio que son competencia de la DGT (se denuncian por policía Municipal del Ayuntamiento de Madrid que las remite a la DGT para la instrucción de los oportunos procedimientos sancionadores y la imposición, en su caso, de la sanción administrativa de tráfico que legalmente corresponda).

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

4.2.6.3 Legalidad

Como consecuencia de la introducción de mejoras de técnica normativa y de la finalización de los plazos transitorios contemplados en el artículo 24, se modifica la redacción del artículo 24 y del Anexo IV, relativos a la ZBEDEP Plaza Elíptica, suprimiendo la regulación que estuvo vigente hasta el 31 de diciembre de 2024 y por la que se adelantó en dicha ZBEDEP la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", manteniendo inalterada la regulación sustantiva actualmente vigente.

Por tanto, se mantiene la regulación sustantiva de la ZBEDEP Plaza Elíptica, que afecta exclusivamente a los vehículos con clasificación ambiental "A" por ser los que más contaminan atendiendo a su potencial contaminante, en aplicación del artículo 14.3 de la LCC en relación con el Anexo II.E).2.e) del Reglamento General de Vehículos aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre (en adelante, RGV).

Desde la entrada en vigor del artículo 2.l) de la LCC, el 22 de mayo de 2021, que positiviza el principio de no regresión medioambiental en los términos de la jurisprudencia consolidada del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (en adelante, TJUE), definido por el apartado III del preámbulo de la citada Ley como *"aquel en virtud del cual la normativa, la actividad de las Administraciones Públicas y la práctica jurisdiccional no pueden implicar una rebaja o un retroceso cuantitativo ni cualitativo respecto de los niveles de protección ambiental existentes en cada momento",* la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes para reducir la contaminación por dióxido de nitrógeno se convirtió en un estándar de protección de la calidad del aire que no puede ser rebajado.

Por tanto, la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" actualmente regulada en el artículo 21 de la OMS, y cuyo contenido sustantivo es firme desde la aprobación de la OMS en 2018, no se ha visto afectada por la sentencia nº 405/2024 del TSJM. Se trata de una regulación firme que constituye el estándar de protección del derecho a la vida y la integridad física y el derecho a la salud de las personas y el medio ambiente urbano, que no puede ser rebajado.

La regulación de la ZBEDEP Plaza Elíptica resulta racional, necesaria, imprescindible y proporcional para satisfacer dichas razones imperiosas de interés general garantía del derecho a la vida y a la integridad física, y de la protección de la salud pública, así como el derecho a un medio ambiente urbano adecuado para el desarrollo de la persona, la protección de los derechos, la seguridad y la salud de las personas consumidoras, de las personas destinatarias de servicios y de las personas trabajadoras, la protección del medio ambiente y del entorno urbano, estableciendo las medidas absolutamente imprescindibles, las menos restrictivas de los derechos individuales y las menores obligaciones posibles para lograr la eficaz protección del derecho fundamental a la vida y a la integridad física de las personas y del derecho constitucional a la salud de las personas.

4.2.6.4 Proporcionalidad

1. La regulación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica" es proporcional porque su ámbito territorial se circunscribe a aquel ámbito territorial que resulta imprescindible para lograr la satisfacción de los intereses generales que motivan su creación, tal y como se ha motivado expresamente en la presente MAIN.

   El Ayuntamiento de Madrid podría haber definido un ámbito superior en la delimitación territorial de "Plaza Elíptica", pero lo ha circunscrito a aquel ámbito territorial cuya ordenación viaria permanente resulta imprescindible para lograr la protección de la salud mediante la reducción de

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

las emisiones contaminantes de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

2. La regulación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica” es proporcional porque permite la circulación de los vehículos conducidos por personas con movilidad reducida titulares de la TEPMR, o empleados para su transporte, así como a los vehículos que conforme a la normativa estatal de tráfico tengan la clasificación de vehículos históricos.

3. La restricción circulatoria de la ZBEDEP Plaza Elíptica se limita a reproducir la normativa ya vigente, firme y aplicable a todas las vías públicas de la ciudad Madrid, regulada en el artículo 21 de la OMS por la que se prohíbe la circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A”, por lo que la regulación de a ZBEDEP implica tan solo la aplicación de dicha prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes en el tramo de la A-42 situado bajo la Plaza de Fernández Ladreda, dando cumplimiento a la obligación jurídica impuesta por los artículos 16.4 de la Ley de calidad del aire, 14.3 de la Ley de cambio climático y 5.2 inciso segundo del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

4. La regulación de las ZBEDEP Plaza Elíptica en los términos propuestos por el Proyecto de ordenanza, da cumplimiento al principio comunitario básico del Derecho medioambiental *“quien contamina paga”* y que el artículo 4.2 de la LCA obliga legalmente a los particulares a esforzarse *“en contribuir a evitar y reducir la contaminación atmosférica”,* preceptos que serían de oportuna aplicación a los titulares de vehículos más contaminantes, que son quienes conforme a lo previsto en los artículos 16.4 de la Ley de calidad del aire, 14.3 de la Ley de cambio climático y 5.2 segundo inciso del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, deben verse afectados en mayor medida por las prohibiciones y restricciones de circulación de vehículos en función de su clasificación ambiental atendiendo a su potencial contaminante.

5. Se satisface el principio de proporcionalidad porque:

   a) Se establece la mínima restricción posible, circunscrita a los vehículos más contaminantes conforme a la normativa estatal de tráfico, industria y calidad del aire.

   b) Es más proporcional restringir la circulación a un vehículo con clasificación ambiental “A” que a 30 vehículos ECO.

   c) Se trata, conforme al Anexo II.E) del Reglamento General de Vehículos de vehículos que en 2025 tienen una antigüedad mínima de 19 años, en el caso de los turismos y furgonetas ligeras diésel, de los vehículos de más de 8 plazas tanto gasolina como diésel y de los vehículos pesados, o de 24 años en el caso de los turismos y furgonetas ligeras de gasolina.

   Los turismos con clasificación ambiental “A” (turismos sin etiqueta ambiental) son aquellos diésel anteriores al año 2006 y gasolina anteriores al 2001, esto significa que a partir del 1 de enero de 2026 estos vehículos tendrán más de 20 años en el caso de los diésel y más de 25 años en el caso de los gasolina, es decir, más del doble de la edad media según el Estudio del parque circulante de la Ciudad de Madrid. Año 2024).

6. La regulación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica” se limita exclusivamente a la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes:

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

La regulación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica” es proporcional porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante.

La relación de los factores de emisión de dióxido de nitrógeno (NO2), en gramos por kilómetro (gr/km), de los turismos que circulan por la ciudad de Madrid, en función de su clasificación ambiental según su potencial contaminante conforme al Reglamento General de Vehículos, se muestra a continuación en las dos siguientes tablas:

Clasificación ambiental de los turismos	Emisiones de NOx en función de la clasificación ambiental
A	0,683
B	0,433
C	0,151
ECO	0,023
CERO	0,007

Valores de emisiones de NOx (g/KM) emitidas por los turismos en Madrid según su clasificación ambiental. (Inventario de emisiones 2022 con datos del parque circulante de 2024)

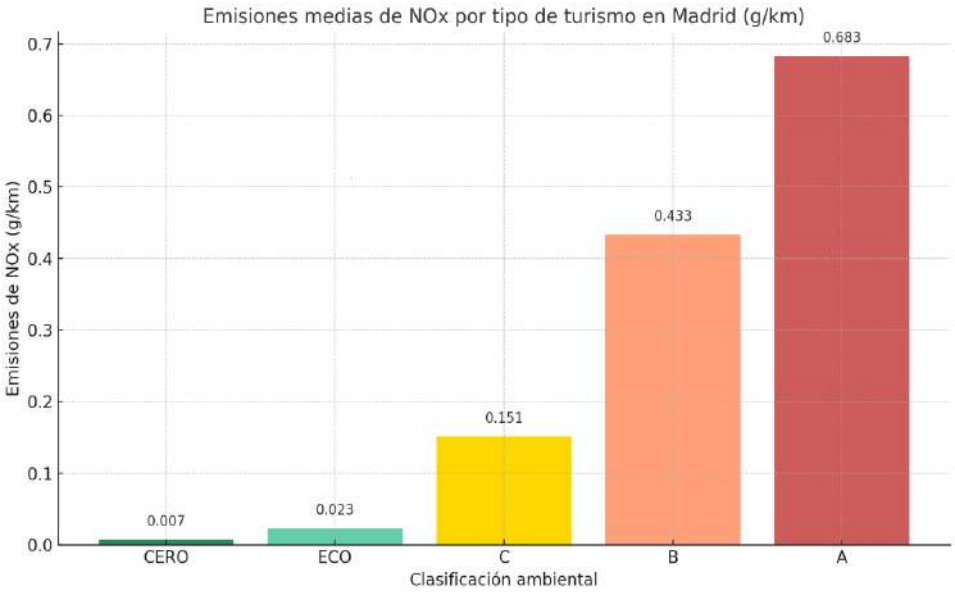


Tabla 15. Emisiones NOX del municipio

Como se observa, existe una diferencia significativa en el nivel de emisiones de NOx entre las distintas categorías ambientales. Los vehículos con clasificación ambiental “A” (popularmente conocidos como vehículos sin distintivo ambiental) y los de clasificación ambiental “B” emiten considerablemente emisiones de óxidos de nitrógeno que los vehículos con clasificación ambiental “C” y éstos, a su vez, emiten mucho más NOx que los vehículos con clasificación ambiental ECO y CERO.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

En concreto, los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten más de cuatro veces y media lo que emiten los vehículos con clasificación ambiental C.

En este sentido debe destacarse que la regulación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica” se limita a la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que mayor daño producen a la salud pública, a la salud de las personas y a la calidad del aire, aquellos que mayor impacto ambiental tienen por ser los vehículos más contaminantes por emitir varias veces más emisiones de dióxido de nitrógeno que el resto de vehículos. De hecho un vehículo con clasificación ambiental “A” emite 30 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.

Este hecho acredita una triple proporcionalidad de la regulación, porque:

a. Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

b. Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 30 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.

c. La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

7. La regulación de “Plaza Elíptica” es proporcional porque no es la única actuación que lleva a cabo el Ayuntamiento de Madrid para la consecución de los intereses generales que motivan dicha ZBEDEP, sino que la Administración Municipal está llevando a cabo otras actuaciones que ayudan a avanzar en la consecución de tales objetivos, pero que requieren de imprescindible concurso de la regulación de la ZBEDEP “Plaza Elíptica” en los términos previstos en el Proyecto normativo.

   De este modo, el Ayuntamiento contempla disponer de un aparcamiento intermodal de al menos 200 plazas de aparcamiento en el centro comercial Isla Azul, situado en un lugar estratégico para absorber el cambio intermodal de vehículos procedentes de los municipios situados al sur de la ciudad de Madrid, por encontrarse a tres kilómetros del intercambiador de Plaza Elíptica que da cobertura a 5 líneas de autobús, y está situado cerca del metro de “La Peseta”.

   Asimismo, el Ayuntamiento de Madrid ha reforzado las líneas municipales de la EMT y colabora con el Ministerio de Fomento en sus trabajos de implantación de un carril “Bus-VAO” en la autovía “A-42”, que facilitará el aumento de la demanda de uso y de la velocidad de servicio y eficacia de los autobuses de transporte colectivo y favorecerá la circulación de los vehículos de alta ocupación, entre otras muchas medidas.

8. La propuesta de regulación de la ZBEDEP Plaza Elíptica resulta proporcional porque, conforme a lo previsto en los artículos 4.2, y 5.2 segundo inciso en relación con el artículo 3.1.a) del Real Decreto 1052/2022, las restricciones de circulación son proporcionales a los objetivos de calidad del aire, en la medida en que se ha definido el mínimo ámbito territorial imprescindible para mantener el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 11 de diciembre de 2026, en aplicación de lo previsto en el

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881 -es decir, porque pretende que, como mínimo, se sigan cumpliendo el valor límite anual de 40 µg/m3 y el valor límite horario 200 µg/m3 que no debe superarse más de 18 horas/año-, y que se avance progresivamente hacia el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 1 de enero de 2030, regulados en el Cuadro 1 de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881.

9. La propuesta de regulación de la ZBEDEP Plaza Elíptica resulta proporcional porque, conforme a lo previsto en el artículo 5.2 segundo inciso, en relación con el artículo 4.2 del Real Decreto 1052/2022, las restricciones de circulación afectan única y exclusivamente a los vehículos con más potencial contaminante, los vehículos con clasificación ambiental "A", reproduciendo la prohibición de circulación firme del artículo 21 de la OMS que ya resulta de aplicación e incluye dicho ámbito.

10. La regulación de "Plaza Elíptica"es proporcional porque la creación de la citada ZBEDEP no es la única actuación que lleva a cabo el Ayuntamiento de Madrid para la consecución de los intereses generales que motivan dicha ZBEDEP, sino que la Administración Municipal está llevando a cabo otras actuaciones que ayudan a avanzar en la consecución de tales objetivos, pero que requieren de imprescindible concurso de la regulación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica" en los términos propuestos por el Proyecto normativo.

    El Ayuntamiento contempla disponer de un aparcamiento intermodal de al menos 200 plazas de aparcamiento en el centro comercial Isla Azul, situado en un lugar estratégico para absorber el cambio intermodal de vehículos procedentes de los municipios situados al sur de la ciudad de Madrid, por encontrarse a tres kilómetros del intercambiador de Plaza Elíptica que da cobertura a 5 líneas de autobús, y está situado cerca del metro de "La Peseta".

    Asimismo, el Ayuntamiento de Madrid ha reforzado las líneas municipales de la EMT y colabora con el Ministerio de Transportes en sus trabajos de implantación de un carril "Bus-VAO" en la autovía A-42, que facilitará el aumento de la demanda de uso y de la velocidad de servicio y eficacia de los autobuses de transporte colectivo y favorecerá la circulación de los vehículos de alta ocupación.

4.3 Ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER)

El segundo gran objetivo de esta ordenanza es lograr la ordenación racional del espacio, armonizando la necesidad de dotación de estacionamiento para los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación del estacionamiento en la banda de estacionamiento de la vía pública, mediante la ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (en adelante, AER), sujeta a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER).

La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

4.3.1 Antecedentes

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

El SER se ha implantado en 55 de los 131 barrios de la ciudad de Madrid. Desde enero de 2020, se ha extendido a 15 barrios nuevos de cinco distritos a petición de las personas residentes. El Ayuntamiento ha creado 36.664 plazas en los distritos de Moncloa-Aravaca (1.720 plazas), Latina (5.789), Ciudad Lineal (19.131), Carabanchel (465) y Usera (9.559), de las que 34.467 plazas son de uso preferente para personas residentes y 2.197 de rotación.

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

4.3.2 Finalidad del SER

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

4.3.3 Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER.

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) 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".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"Artículo 39.4 de la LTSV. Normas generales.*

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.*

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

> ***"Artículo 40 de la LTSV. Prohibiciones.***
>
> *2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la 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"*.

4.3.4 Justificación de la necesidad de la ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (SER):

La **ampliación del ámbito espacial de regulación (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER)** responde a la necesidad de resolver los problemas de escasez de espacio público para el estacionamiento en la vía pública, así como minimizar la utilización del vehículo privado en zonas con alta demanda de estacionamiento en vía pública.

El Ayuntamiento de Madrid ha realizado los estudios técnicos en los que se analiza la situación específica de demanda y ocupación de cada uno de los barrios que se proponen incorporar al AER, mediante la modificación propuesta de la OMS en los términos contenidos en el Proyecto de ordenanza. En dichos estudios se ha tomado en consideración, entre otros elementos, las solicitudes recibidas en el Ayuntamiento por parte de representantes de vecinos de la zona ante la enorme dificultad de estacionamiento que sufren.

Los "Estudios de rotación y ocupación" de cada uno de los barrios en los que se pretende implantar el Servicio de estacionamiento regulado (SER) tienen como objetivo principal cuantificar la presión actual sobre el aparcamiento en las zonas analizadas, centrándose especialmente en los factores que inciden y hacen necesaria la disponibilidad de plazas de estacionamiento regulado.

Los estudios de rotación deben ser considerados específicamente cada uno de ellos para conocer la justificación de la necesidad, racionalidad y proporcionalidad de la propuesta de incorporación al AER, dado que cada estudio de rotación analiza la propuesta atendiendo a sus particularidades específicas.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

A continuación se relacionan los estudios técnicos que analiza la situación específica de demanda y ocupación, que se incorporan a la presente MAIN como ANEXO 9:

1. Estudio de rotación y ocupación barrio 154 – Concepción, ANEXO 9.3.01 de la MAIN.
2. Estudio de rotación y ocupación barrio 152 – Pueblo Nuevo, ANEXO 9.3.02 de la MAIN.
3. Estudio de rotación y ocupación barrio 153 – Quintana, ANEXO 9.3.03 de la MAIN.
4. Estudio de rotación y ocupación barrio 145 – Fontarrón, ANEXO 9.3.04 de la MAIN.
5. Estudio de rotación y ocupación barrio 143 – Marroquina, ANEXO 9.3.05 de la MAIN.
6. Estudio de rotación y ocupación barrio 144 – Media Legua, ANEXO 9.3.06 de la MAIN.
7. Estudio de rotación y ocupación barrio 146 – Vinateros, ANEXO 9.3.07 de la MAIN.
8. Estudio de rotación y ocupación barrio 86 – Valverde, ANEXO 9.3.08 de la MAIN.
9. Estudio de rotación y ocupación barrio 117 Abrantes, ANEXO 9.3.09 de la MAIN.
10. Estudio de rotación y ocupación barrio 101– Los Cármenes, ANEXO 9.3.10 de la MAIN.
11. Estudio de rotación y ocupación barrio 103 – Lucero, ANEXO 9.3.11 de la MAIN.
12. Estudio de rotación y ocupación barrio 136 – Numancia, ANEXO 9.3.12 de la MAIN.
13. Estudio de rotación y ocupación barrio 112 – Opañel, ANEXO 9.3.13 de la MAIN.
14. Estudio de rotación y ocupación barrio 133 – Palomeras Bajas, ANEXO 9.3.14 de la MAIN.
15. Estudio de rotación y ocupación barrio 115 – Puerta Bonita, ANEXO 9.3.15 de la MAIN.
16. Estudio de rotación y ocupación barrio 132 – San Diego, ANEXO 9.3.16 de la MAIN.
17. Estudio de rotación y ocupación barrio 113 - San Isidro, ANEXO 9.3.17 de la MAIN.
18. Estudio de rotación y ocupación barrio 114– Vista Alegre, ANEXO 9.3.18 de la MAIN.
19. Estudio de rotación y ocupación barrio 126 – Zofío, ANEXO 9.3.19 de la MAIN.
20. Estudio de rotación y ocupación barrio 102 – Puerta del Ángel, ANEXO 9.3.20 de la MAIN.

No se han elaborado estudios de rotación para los barrios de Aluche (Distrito de Latina) y Orcasur (Distrito de Usera) por los siguientes motivos:

- Aluche: El número de plazas afectadas es reducido y su morfología urbana es completamente asimilable a la de los barrios de Vista Alegre y Los Cármenes, ya analizados previamente.

- Orcasur: También presenta un número reducido de plazas afectadas y su configuración urbana es equiparable a la del barrio de Almendrales, ya incluido en los estudios realizados.

Se incorpora a la presente MAIN, como ANEXO 9.2, el índice de estudios de rotación y ocupación en los que se relacionan la totalidad de los estudios incorporados como ANEXOS 9.3.01 a 9.3.20.

La ampliación del Servicio de Estacionamiento Regulado en los barrios que se relacionan se justifica por la concurrencia de **diversos factores** que generan una elevada presión sobre el aparcamiento, entre los que destacan:

- **Altísima ocupación** del viario, con valores cercanos al 99%, lo que evidencia una saturación generalizada del espacio disponible para estacionar.

- **Efecto frontera**, derivado de la proximidad a zonas ya reguladas, que provoca un desplazamiento de vehículos hacia las áreas no reguladas colindantes.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

- Presencia de numerosas **edificaciones residenciales sin garaje**, lo que incrementa la dependencia del estacionamiento en vía pública.

- Dificultades para los residentes a la hora de estacionar, especialmente al regresar de su jornada laboral, debido a la **escasez de plazas disponibles**. Se han considerado como residentes aquellos propietarios de vehículos que se encuentren empadronados en alguna calle contenida en el ámbito objeto de cada uno de los estudios

- Demanda de aparcamiento por **actividad comercial**. En zonas con gran presencia de comercios, especialmente pequeños negocios y locales de hostelería, se genera una alta rotación de vehículos. Esto provoca saturación del viario público y dificulta el aparcamiento para residentes.

- Aumento de las **infracciones** por estacionamiento indebido, como consecuencia directa del déficit de plazas, tal y como se ha constatado en los estudios realizados.

A continuación, se presenta un cuadro resumen en el que se detallan, de forma individualizada, los factores que justifican la necesidad de implantar el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) en cada uno de los barrios donde se proyecta su ampliación, todo ello de acuerdo con el contenido de cada uno de los Estudios de rotación, que reproduce la tabla resumen del informe de "Justificación de la necesidad de ampliación del Servicio de Estacionamiento Regulado" de la DGSYCA, incorporado como ANEXO 9.1 de esta MAIN:

Barrio / Distrito	EFECTO FRONTERA	SATURACIÓN DEL VIARIO PÚBLICO	CARÁCTER RESIDENCIAL	INDISCIPLINA VIARIA	EDIFICACIONES RESIDENCIALES SIN GARAJE
CIUDAD LINEAL					
154 Concepción	SÍ San Pascual y Quintana.	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ
152 Pueblo Nuevo	SÍ Quintana y Ventas	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ
153 Quintana	SÍ Pueblo Nuevo, Ventas y Concepción	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ

Barrio / Distrito	EFECTO FRONTERA	SATURACIÓN DEL VIARIO PÚBLICO	CARÁCTER RESIDENCIAL	INDISCIPLINA VIARIA	EDIFICACIONES RESIDENCIALES SIN GARAJE

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

MORATALAZ					
145 Fontarrón	NO	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ
143 Marroquina	NO	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ
144 Media Legua	SÍ Estrella	SÍ	SÍ	SÍ	NO
146 Vinateros	NO	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ
FUENCARRAL-EL PARDO					
46 Valverde	SÍ La Paz	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ
LATINA					
103 Lucero	NO	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ
101 Los Cármenes	SÍ Puerta del Ángel	SÍ	SÍ	SÍ	NO
102 Puerta del Ángel	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	NO

Barrio / Distrito	EFECTO FRONTERA	SATURACIÓN DEL VIARIO PÚBLICO	CARÁCTER RESIDENCIAL	INDISCIPLINA VIARIA	EDIFICACIONES RESIDENCIALES SIN GARAJE
CARABANCHEL					
115	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Puerta Bonita					
114 Vista Alegre	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ
117 Abrantes	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ
112 Opañel	SÍ Comillas	SÍ	SÍ	SÍ	NO
113 San Isidro	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ
USERA					
126 Zofío	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	NO

Barrio / Distrito	EFECTO FRONTERA	SATURACIÓN DEL VIARIO PÚBLICO	CARÁCTER RESIDENCIAL	INDISCIPLINA VIARIA	EDIFICACIONES RESIDENCIALES SIN GARAJE
PUENTE DE VALLECAS					
132 San Diego	SÍ Adelfas	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ
133 Palomeras Bajas	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ
136 Numancia	SÍ Adelfas	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

4.3.5 Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del Anexo I y la disposición transitoria quinta de la OMS

El Ayuntamiento de Madrid ha llevado a cabo los correspondientes estudios técnicos de ocupación-rotación de los barrios perimetrales a la actual zona regulada (AER determinado en el anexo I) en los que, con carácter general la ocupación es muy alta, y en los que se ha comprobado que en las zonas limítrofes con barrios regulados se alcanzan valores incluso más altos que en el resto del barrio.

Los referidos estudios técnicos municipales, que justifican la ampliación, han sido citados en el apartado anterior y se incorporan a la presente MAIN en la carpeta incluida como ANEXO 10.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Además del "efecto frontera" descrito en los barrios no regulados colindantes con barrios que forman parte del AER, los estudios acreditan que la acuciante falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento.

Debe destacarse que la ratio de infracciones por plaza es superior a la unidad en todas las rutas estudiadas.

Teniendo en cuenta los datos de ocupación se deduce que, por cada vehículo aparcado correctamente en viario público, se pueden encontrar, de promedio, al menos otros cuatro vehículos estacionados diariamente en infracción de la normativa estatal y municipal reguladora del estacionamiento.

Tal y como se recoge en las "soluciones propuestas" de los estudios técnicos municipales:

> *"La alta presión de la demanda de estacionamiento en vía pública afecta a todos los usuarios del espacio público, directamente a los propios conductores e indirectamente a los usuarios del transporte público de superficie y a los modos no motorizados de transporte. Ejemplos de esta situación son la incidencia que la indisciplina del aparcamiento tiene sobre la velocidad comercial de los autobuses o sobre la seguridad en el desplazamiento de peatones y ciclistas.*
>
> *La alta demanda de estacionamiento, unida a la falta de regulación del aparcamiento en vía pública, producen una sobreutilización del vehículo privado, así como una gran ineficiencia en ese uso que produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento.*
>
> *Una vez definido el problema, parece clara la necesidad de regular el estacionamiento como solución a dicho problema. Existe numerosa bibliografía al respecto. Por poner un ejemplo cercano, en el Estudio "Criterios de movilidad. El estacionamiento urbano en superficie" de Pineda M. y Abadía X. (2011) se analiza el impacto de la regulación del estacionamiento sobre diversos factores tales como número de vehículos, velocidad de los mismos o la indisciplina. Los resultados son inapelables.*

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

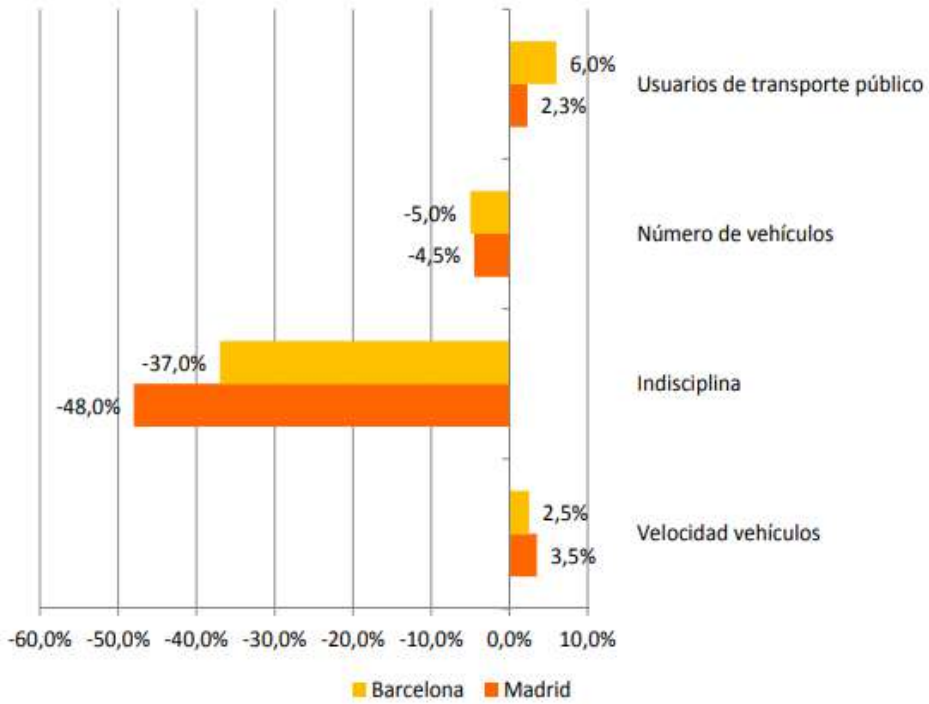


Figura 6. Análisis bibliográfico de impacto de la implantación del SER en Madrid y Barcelona

El análisis de la bibliografía técnica existente permite poner de manifiesto y definir los beneficios de la regulación del estacionamiento:

a)Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media de este y reducir el exceso de kilómetros por este motivo. Lo que implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

b)Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

c)Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva, como el aumento de seguridad al reducirse la invasión del espacio de modos más sostenibles o el aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

d)Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o al precio de este".

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

1. existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

2. la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado "efecto frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

3. el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

4. el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

5. la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

6. desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no responde a una finalidad recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

4.3.6 Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La modificación de la OMS propuesta por el Proyecto de esta ordenanza en materia de regulación del SER tiene por objeto racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el Anexo I y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

1. La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

   La ampliación se justifica en la necesidad de aliviar la presión de estacionamiento en las zonas limítrofes el Área de Estacionamiento Regulado (AER), especialmente alta como consecuencia del "efecto frontera" en estos barrios, mediante la implantación del SER. De esta forma, se prioriza el estacionamiento de los vehículos de los residentes, de forma compatible con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes.

2. En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL 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, a través del mantenimiento del cumplimiento de, y no incumplir, los valores límite del dióxido de nitrógeno fijados en el "Cuadro 2 – Valores límite para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 11 de diciembre de 2026" de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, de 23 de octubre de 2024, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa en los ámbitos territoriales del distrito centro -mediante la ZBDEPs Distrito Centro-, así como de avanzar en el cumplimiento de los valores límite del dióxido de nitrógeno en el "Cuadro 1 - Valores límite para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 1 de enero de 2030" de la Sección 1 del Anexo I de la Directiva 2024/2881, y de cumplir la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

   La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

3. En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

4. Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

4.3.7 Ventajas de la regulación de SER

La regulación del SER presenta las siguientes ventajas:

1. Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.
2. Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.
3. Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.
4. Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.
5. Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.
6. Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.
7. Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

4.3.8 Ampliación del Área de Estacionamiento Regulado propuesta por el Proyecto normativo:

La vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible regula la ampliación del Área de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30, antes de 31 de diciembre de 2025, a las zona, barrios y distritos del anexo I de la OMS, a las que se refiere la vigente DT 5ª de la OMS (redacción de 2021). La ampliación a 20 nuevos barrios (pasarían de 49 a 69 los barrios del AER) regulada en la referida DT 5ª de la OMS, se debe realizar

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

con acuerdo previo favorable de la Junta de Distrito correspondiente, y previa consulta a los vecinos y asociaciones vecinales afectadas.

La ampliación responde a la necesidad de ordenar racionalmente el uso del espacio público municipal de estacionamiento y de aliviar la presión de estacionamiento en las zonas limítrofes el Área de Estacionamiento Regulado (AER), especialmente alta como consecuencia del "efecto frontera" en estos barrios, mediante la implantación del SER. De esta forma, se prioriza el estacionamiento de los vehículos de los residentes, de forma compatible con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes.

En 2021 se estimó que la ampliación del AER a las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I a las que se refiere la vigente DT 5ª de la OMS (redacción de 2021), supondría la implantación del SER en 75.000 nuevas plazas en banda de estacionamiento de vías públicas.

En la actualidad, desde 2021 el número de plazas ampliadas es 35.901:

Distrito	Barrio	Plazas
9 Moncloa - Aravaca	94 Valdezarza (fase 2)	957
10 Latina	101 Los Cármenes	283
	102 Puerta del Ángel	5.506
11 Carabanchel	113 San Isidro	465
12 Usera	124 Almendrales	2.564
	125 Moscardó	4.602
	127 Pradolongo	2.393
15 Ciudad Lineal	151 Ventas	6.774
	152 Pueblo Nuevo	1.150
	153 Quintana	1.798
	154 La Concepción	2.475
	155 San Pascual	3.412
	156 San Juan Bautista	2.374
	157 Colina	1.008
	158 Atalaya	140
Total		**35. 901**

El Proyecto de ordenanza propone modificar la DT 5ª de la OMS, dividiendo la disposición en dos apartados.

El Proyecto de ordenanza propone incluir en el apartado 1 de la DT 5ª de la OMS aquellos barrios y zonas de barrios que ya figuran en el Anexo I de la OMS y que actualmente están incluidos en la vigente redacción de la DT 5ª, en los que aún no se ha implantado de forma efectiva el SER. Esta regulación, que es firme, se modificaría para depurar aquellos barrios y zonas que no tiene sentido mantener porque ya no existe transitoriedad, dado que ya se ha implantado el SER de forma efectiva en dichas zonas y barrios, ampliando el plazo transitorio respecto de las restantes pendiente de dicha implantación efectiva en los que se implantaría el SER con acuerdo previo favorable de la Junta de Distrito correspondiente, y previa consulta a los vecinos y asociaciones vecinales afectadas.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Asimismo el Proyecto de ordenanza propone incorporar al anexo I de la OMS nuevos barrios y zonas de barrios que no figuran en la vigente redacción de la DT 5ª, y que se incorporarían al AER regulado en el anexo I de la OMS, en los términos contenidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al apartado 2 de la DT 5ª de la OMS, en los que se implantaría el SER con acuerdo previo favorable de la Junta de Distrito correspondiente, y previa consulta a los vecinos y asociaciones vecinales afectadas.

En total, se incorporan al AER 26 barrios, de forma parcial o total, situados en 8 distritos distintos. De este modo, se prevé la implantación del SER en 15 de los 21 distritos de Madrid, de los cuales 13 ya cuentan en la actualidad con regulación del SER en la totalidad o en parte de su ámbito territorial.

4.3.9 Cuantificación del número de plazas en las que se implantará el SER

El proyecto normativo contempla:

1. **DT 5ª.1 de la OMS:** El Proyecto de ordenanza depura la regulación de la vigente DT 5ª de la OMS, manteniendo la transitoriedad de la implantación efectiva del SER en las 16.146 plazas que ya forman parte del anexo I de la OMS que regula el Área de Estacionamiento Regulado, y en las que se implantaría de forma efectiva el SER antes del 31 de diciembre de 2029.

2. **DT 5ª.2 de la OMS:** El Proyecto de ordenanza propone incorporar al Anexo I regulador del AER nuevos barrios y zonas de barrios, regulando en la redacción que propone dar a la DT 5ª.2 la implantación efectiva de la regulación del SER en 66.120 nuevas plazas, que se incorporan al AER antes del 31 de diciembre de 2035.

Por lo tanto, aparte de las ampliaciones todavía pendientes de realizar, y que supondrán 16.146 plazas que ya forman parte del anexo I de la OMS que regula el Área de Estacionamiento Regulado en las que se implantaría de forma efectiva el SER, la nueva modificación de la OMS prevé la implantación del SER en 66.120 plazas, en banda de estacionamiento de vías públicas. En total, se incorporan 26 barrios, de forma parcial o total, situados en 8 distritos distintos. De este modo, se prevé la implantación en 15 de los 21 distritos de Madrid, de los cuales 13 ya cuentan en la actualidad con regulación total o parcial del estacionamiento (SER).

En la siguiente tabla se recogen las plazas ser pendientes de OMS 2021 y propuesta OMS 2025 por distritos-barrios

Distrito	Barrio	Pendientes OMS 2021	Propuesta OMS 2025	Total barrios	Total distrito
8 Fuencarral - El Pardo	83 Peñagrande	3.734	-	**3.734**	**5.437**
	86 Valverde	-	1.703	**1.703**	
9 Moncloa - Aravaca	94 Valdezarza	2.889	-	**2.889**	**2.889**
10 Latina	101 Los Cármenes	-	2.131	**2.131**	**7.206**
	102 Puerta del Ángel	-	134	**134**	
	103 Lucero	-	4.188	**4.188**	
	104 Aluche	-	753	**753**	

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

11 Carabanchel	111 Comillas	2.186	-	**2.186**	**24.798**
	112 Opañel	2.760	1.840	**4.600**	
	113 San Isidro	401	4.144	**4.545**	
	114 Vista Alegre	-	5.261	**5.261**	
	115 Puerta Bonita	-	4.630	**4.630**	
	117 Abrantes	-	3.576	**3.576**	
12 Usera	122 Orcasur	-	122	**122**	**2.372**
	126 Zofío	1.887	363	**2.250**	
13 Puente de Vallecas	132 San Diego	-	4.553	**4.553**	**11.885**
	133 Palomeras Bajas	-	2.108	**2.108**	
	136 Numancia	-	5.224	**5.224**	
14 Moratalaz	143 Marroquina	-	4.658	**4.658**	**14.301**
	144 Media Legua	-	3.292	**3.292**	
	145 Fontarrón	-	3.774	**3.774**	
	146 Vinateros	-	2.577	**2.577**	
15 Ciudad Lineal	152 Pueblo Nuevo	-	9.466	**9.466**	**13.378**
	153 Quintana	-	815	**815**	
	154 La Concepción	-	808	**808**	
	159 Costillares	2.289	-	**2.289**	
Total		**16.146**	**66.120**	**82.266**	**82.266**

4.3.10 Satisfacción del principio de racionalidad.

Con la ampliación del AER se logra la satisfacción de las razones imperiosas de interés general que motivan la ordenación del limitado espacio de estacionamiento de la banda de estacionamiento de las vías públicas de la ciudad de Madrid, así como la consecución de las ventajas previamente expuestas, respectivamente, en los apartados 4.3.5, 4.3.6 y 4.3.7 de esta MAIN.

4.3.11 Proporcionalidad.

La ampliación del AER resulta imprescindible para satisfacer los objetivos de ordenación del uso del espacio público en aquellos barrios que sufren una enorme demanda y presión de estacionamiento.

El Proyecto normativo resulta proporcional porque solo se incorporan al AER aquellos barrios y zonas de barrios donde se ha comprobado técnicamente que se producen las circunstancias determinantes de la necesidad de incorporación al AER (expuestos en los apartados 4.3.4 y 4.3.5 de esta MAIN), y además, en la Disposición transitoria quinta se regula el procedimiento por el que *"será imprescindible contar con acuerdo previo favorable de la Junta de Distrito correspondiente, así como haber consultado a los vecinos y asociaciones vecinales afectadas"*.

La ampliación del AER satisface el principio de proporcionalidad porque la regulación de SER atiende a la clasificación ambiental de los vehículos según su potencial contaminante, satisfaciendo las razones imperiosas de interés general de racionalizar el uso del espacio público, garantizando la necesaria rotación

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

en el uso de la banda de estacionamiento de la vía pública y satisfaciendo la necesidad de estacionamiento de los vehículos de las personas residentes.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

4.3.12 Satisfacción del principio de eficiencia.

La **ampliación del ámbito espacial de regulación (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER)** responde a la necesidad de resolver los problemas de escasez de espacio público para el estacionamiento en la vía pública, así como minimizar la utilización del vehículo privado en zonas con alta demanda de aparcamiento. Esta medida mejora la eficiencia urbana al reducir el tiempo de búsqueda de estacionamiento, lo que se traduce en un ahorro económico estimado de 736,29 euros anuales por hogar, sin que el coste de la tasa SER suponga una carga significativa en relación con la renta media. Además, las empresas de logística y transporte se benefician de una mejora operativa cifrada entre el 15% y el 20% en tiempos de distribución, gracias a la regulación de plazas de carga y descarga y al uso de la aplicación Madrid DUM 360.

4.3.13 Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER

La implantación efectiva del SER en los barrios y zonas de barrios contempladas en el apartado primero de la disposición transitoria quinta, se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2029, conforme a lo previsto en el 57 y el anexo I de la OMS (este último modificado por el Proyecto normativo). Este apartado 1 de la DT 5ª de la OMS regula la implantación efectiva del SER en las 16.146 plazas que ya forman parte del Área de Estacionamiento, porque fueron incorporadas en la redacción del anexo I de la OMS mediante la Ordenanza 10/2021,de 13 de septiembre. Esta regulación es firme.

La implantación efectiva del SER en los barrios y zonas de barrios contempladas en el apartado segundo de la disposición transitoria quinta, se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2035, conforme a lo previsto en el 57 y el anexo I de la OMS (este último modificado por el Proyecto normativo). Este apartado 2 de la DT 5ª de la OMS regula la implantación efectiva del SER en las 66.120 plazas que se incorporan al Área de Estacionamiento, mediante la inclusión en el Anexo I de la OMS que propone el Proyecto normativo.

4.4 Plazas de horario extendido del SER

El proyecto normativo contempla la posibilidad de ampliar horas diarias de prestación del servicio a partir de las 21:00 horas de lunes a vienes no festivos y a partir de las 15:00 horas los sábados, e incluso de establecer el servicio los domingos y festivos, en determinadas zonas y barrios de la ciudad con una alta demanda de aparcamiento, normalmente como consecuencia de tener una alta concentración de actividad comercial, cultural, deportiva o de ocio, turismo o por cualquier otro motivo de interés general, que conlleven una afluencia relevante de personas que reduzcan significativamente la dotación de estacionamiento para los vehículos de los residentes.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

1. Justificación de la necesidad:

El **Servicio de Estacionamiento Regulado (SER)** se implanta en aquellas zonas de la ciudad de Madrid que presentan una alta demanda de estacionamiento en la banda de estacionamiento de la vía pública, con el objetivo de racionalizar el uso del espacio público y fomentar una movilidad más eficiente. Esa alta demanda se produce, de forma general para la ciudad de Madrid, en el horario en el que está en funcionamiento el SER que, con carácter general, es el horario continuo de 9:00 a 21:00 horas de lunes a viernes (excepto festivos), y los sábados de 9:00 a 15:00 horas.

Dado que se ha comprobado que de forma puntual y en determinados ámbitos existe una alta demanda de aparcamiento en horarios adicionales al general, esto se ha tratado de plasmar en la nueva normativa del SER, incorporando, previo informe técnico, la implantación de un horario ampliado del SER, no teniendo e**n ningún caso carácter estructural, sino coyuntural**.

Puesto que la situación en la ciudad de Madrid, por sus propias características, cambia con mucha rapidez, se ha optado por no establecer en el momento actual de forma permanente un horario extendido con limitaciones adicionales a los conductores, sino que sea necesario **un informe técnico previo que permita asegurar que existe una problemática real de estacionamiento en horarios diferentes a los establecidos**.

A tal efecto se modifica el artículo 49 de la OMS para añadir un nuevo apartado 10, con el objeto de posibilitar, con carácter temporal y por el tiempo concreto e imprescindible para satisfacer el motivo de interés general habilitante, la ampliación del horario del SER en determinadas zonas del AER con alta demanda de estacionamiento debida a la concentración de actividad comercial, cultural, deportiva o de ocio, mediante la regulación de un horario extendido que, como máximo, ampliaría el horario general del SER, regulado en el artículo 49.5, desde las nueve hasta las seis horas del día siguiente en días laborables o festivos.

Además, se debe justificar que la necesidad de ampliar el horario en función de las **circunstancias específicas** del área en la que se pretende implantar: densidad de tráfico, rotación, presión de estacionamiento en vía pública, entre otras, motivada por la concentración de actividad comercial, cultural, deportiva, de ocio y de turismo. Por tanto, se aplicará **solo mientras se mantengan las condiciones que motivaron su implantación.**

Dicha regulación, satisface racional y proporcionalmente la necesidad de resolver los problemas derivados de la elevada demanda de uso de plazas en la banda de estacionamiento de determinadas zonas y calles del AER, más allá del horario general de estacionamiento regulado, para hacer efectiva la preferencia de uso de las plazas verdes por las personas residentes mediante la ampliación, con carácter temporal del horario regulado por el tiempo que resulte imprescindible para satisfacer el motivo de interés general habilitante.

2. Justificación de la racionalidad y proporcionalidad:

Dicha regulación satisface racional y proporcionalmente la necesidad de resolver los problemas derivados de la elevada demanda de uso de plazas en la banda de estacionamiento de determinadas zonas y calles del AER, más allá del horario general de estacionamiento regulado, para hacer efectiva la preferencia de uso de las plazas verdes por las personas residentes mediante la ampliación del horario regulado por el tiempo, más allá del horario de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5 de la OMS, que resulte imprescindible para ello.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

La proporcionalidad se manifiesta en el carácter territorial limitado del AER que resulte preciso para racionalizar el uso del espacio público y fomentar una movilidad más eficiente en aquellas zonas de la ciudad con alta demanda de estacionamiento debida a la concentración de actividad comercial, cultural, deportiva o de ocio, mediante la regulación de un horario extendido, en la que resulte técnicamente justificada la ampliación del horario de estacionamiento regulado. Aunque la aplicación de la regulación del horario extendido del SER dependerá del sentido de los estudios técnicos de las calles en las que se proponga dicha ordenación viaria, a título de posible ejemplo, esta MAIN ha considerado como hipótesis, a efectos de la evaluación del posible impacto presupuestario de esta propuesta de regulación, la implantación del horario extendido, que en cada caso pueda resultar necesario, en determinadas calles de los barrios de Cuatro Caminos, Castillejos, El Viso, Hispanoamérica, Nueva España, Goya e Ibiza.

Asimismo, la regulación propuesta por el Proyecto normativo es proporcional porque tiene carácter temporalmente limitado al plazo que resulte preciso en función de las circunstancias específicas del área en la que se pretende adoptar y por el tiempo concreto e imprescindible para satisfacer el motivo de interés general habilitante: densidad de tráfico, rotación, presión de estacionamiento en vía pública, entre otras, motivada por la concentración de actividad comercial, cultural, deportiva, de ocio y de turismo, aplicándose exclusivamente mientras se mantengan las condiciones que motivaron su adopción temporal. El horario extendido se mantendrá exclusivamente mientras subsista la situación de alta demanda de estacionamiento.

3. Justificación del principio de eficiencia.

La implantación del horario extendido del SER en zonas con alta concentración de actividad comercial, cultural, deportiva o de ocio, permite una gestión más eficiente del espacio público. Esta medida contribuye a mantener el equilibrio económico de las zonas afectadas, evitando la fuga de residentes y clientes, y estabilizando los precios de viviendas y locales. La creación de plazas SER de horario extendido facilita el acceso ordenado a estas zonas, reduciendo la congestión y mejorando la experiencia urbana tanto para residentes como para visitantes.

4. Justificación del principio de igualdad y no discriminación.

La regulación propuesta satisface las exigencias del principio de igualdad porque atiende a las circunstancias de elevada demanda de estacionamiento en vía pública más allá del horario de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5 de la OMS, motivada por la concentración de actividad comercial, cultural, deportiva, de ocio y de turismo, con el objetivo de racionalizar el uso del espacio público y fomentar una movilidad más eficiente, que no se producen en todas las zonas de la ciudad, sino exclusivamente en determinadas calles, zonas de barrios de la ciudad con carácter temporal y por el tiempo concreto e imprescindible para satisfacer el motivo de interés general habilitante.

4.5 Mayor eficacia en la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida titulares de la TEPMR que hagan uso reglamentario de dicha tarjeta.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

1. El artículo 30 del Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social,[75] aprobado mediante Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, obliga a los ayuntamientos a adoptar las medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad.

Sin embargo, el Ayuntamiento de Madrid extiende las facultades que facilita la titularidad y uso reglamentario, en los términos previstos por la normativa estatal y autonómica sobre la TEPMR, a la garantía de la movilidad de las personas con movilidad reducida por las ZBE, incluidas las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2. El Proyecto tiene entre sus principales finalidades y objetivos proteger de forma efectiva los derechos de las personas con movilidad reducida a efectos de la movilidad de las personas titulares de TEPMR en las zonas de bajas emisiones de especial protección.

Para ello, excepciona de la prohibición circulatoria a los vehículos que conduzcan las personas con movilidad reducida (en adelante, PMR) que sean titulares de la Tarjeta especial de estacionamiento de vehículos de personas con movilidad reducida (en adelante, TEPMR), con independencia de la clasificación ambiental del vehículo que conduzca, o que empleen en su transporte, de forma condicionada a que se comunique la matrícula de un único vehículo al sistema municipal de gestión de las ZBE de la ciudad de Madrid, incluyendo las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

3. Al objeto de satisfacer el tercer gran objetivo de esta norma, la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida (PMR), se garantiza por el Proyecto de ordenanza el derecho de las personas titulares de TEPMR a circular por las vías públicas de todas las ZBE de la ciudad mediante las siguientes modificaciones:

a) Se modifica el artículo 23 y el Anexo III de la OMS para concretar el derecho de las personas con movilidad reducida titulares de la TEPMR para circular por las vías públicas de la ZBEDEP Distrito Centro.

b) Se modifica el artículo 24 y el Anexo IV de la OMS para concretar el derecho de las personas con movilidad reducida titulares de la TEPMR para circular por las vías públicas de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

c) Se modifica el Anexo VI de la OMS para introducir la definición de "vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de TEPMR", elevando con ello a la OMS la interpretación realizada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de 19 de diciembre de 2024,[76] por el que se interpreta dicho concepto como *"aquellos vehículos que, en cada caso,*

[75] En aplicación del artículo 49 de la Constitución -en su redacción dada por la reforma de 15 de febrero de 2024 (BOE» núm. 43, de 17 de febrero de 2024) y el artículo 4.1 segundo párrafo del Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social aprobado mediante Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, los términos *"defecto"* e *"incapacidad física"* deben entenderse sustituidos por "*persona con discapacidad que conlleve o suponga movilidad reducida"*.

[76] El Acuerdo de 19 de diciembre de 2024, de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid, por el que se interpreta el concepto de "vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida" del artículo 21.3.a) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, para facilitar la movilidad de las personas titulares de la "tarjeta especial para el estacionamiento de vehículos de personas con movilidad reducida (TEPMR)" por las vías públicas urbanas de Madrid Zona de Bajas Emisiones".

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

satisfagan de forma efectiva las necesidades subjetivas de movilidad de las personas titulares de la Tarjeta especial para el estacionamiento de vehículos de personas con movilidad reducida (TEPMR)". Esta modificación se analiza a continuación.

d) Asimismo, se reducen cargas administrativas para las personas con movilidad reducida, mediante la unificación en un único trámite del alta en los sistemas de gestión de todas las ZBE de la ciudad de Madrid tanto de la persona con movilidad reducida, su TEPMR y el vehículo que desee conducir, o que desee que se emplee para su transporte**.**

e) Para facilitar que las personas con movilidad reducida puedan comunicar al Ayuntamiento el vehículo que vayan a conducir, o que vayan a emplear en su transporte, la ordenanza regula las gestiones telemáticas de las personas titulares de la TEPMR, sin perjuicio del resto de formas de gestión

4. A continuación se motiva jurídicamente la introducción Anexo VI de la OMS para introducir la definición de "vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de TEPMR":

a) Competencia y regulación estatal en materia de vehículos.

La homologación de los vehículos y de sus elementos y el dictado de instrucciones y directrices en materia de inspección técnica de vehículos es una competencia exclusiva del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 4.b) de la LTSV.

Sin perjuicio de las competencias atribuidas a las Comunidades Autónomas, corresponde al Ministerio del Interior tanto la matriculación y expedición de los permisos de circulación de los vehículos a motor en los términos que reglamentariamente se determine, como el registro de vehículos, en virtud de las letras d) y h) del artículo 5 de la LTSV, respectivamente. Dichas competencias se ejercen a través del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico (en adelante, Dirección General de Tráfico o DGT) en aplicación del artículo 6.1 de la LTSV.

El artículo 66.1 de la LTSV exige la previa homologación de los vehículos, sus equipos y sus repuestos y accesorios o la inspección técnica unitaria antes de ser admitidos a la circulación, en los términos reglamentariamente establecidos. Asimismo la LTSV exige la identificación de los vehículos con objeto de individualizarlos, autentificar su fabricación y especificar su empleo o posterior acoplamiento de elementos importantes.

Las características técnicas esenciales de los vehículos a motor deben estar documentadas en la tarjeta de inspección técnica, *"en la que se harán constar las reformas que se autoricen y la verificación de su estado de servicio y mantenimiento en los términos que reglamentariamente se determine"*, conforme a lo previsto en el artículo 66.2 de la LTSV.

El artículo 12.7 de la LTSV prohíbe la circulación de vehículos cuando hayan sido objeto de una reforma de importancia no autorizada, al tiempo que obliga a todas las personas onductoras de vehículos a colaborar en las pruebas reglamentarias de detección que permitan comprobar las posibles deficiencias.

La tramitación de las reformas de vehículos se regula por el Real Decreto 866/2010, de 2 de julio. Mientras que las inspecciones técnicas realizadas con ocasión de la ejecución de reformas de

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

vehículos se regulan en los artículos 5.2 y 10 del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos, debiéndose incluir la información sobre la inspección de la modificación en el "Informe de inspección", del que se facilita copia impresa a la persona que haya presentado el vehículo a inspección y que la estación ITV conservará al menos durante cinco años. El resultado de la inspección técnica debe hacerse constar en la tarjeta ITV o certificado de características.

El Reglamento General de Vehículos, aprobado mediante Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en el apartado "C. Clasificación por criterios de utilización" de su "Anexo II. Definiciones y categorías de los vehículos", regula la categoría de clasificación de los vehículos *"01 Personas de movilidad reducida. Vehículo construido o modificado para la conducción por una persona con algún defecto o incapacidad físico"*. Sin embargo, no todos los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o para transportar a personas con movilidad reducida constan clasificados en dicha categoría.

b) Autonomía personal e inclusión social de las personas con discapacidad que suponga reducción de su movilidad.

Nuestra Constitución obliga, en su artículo 49, a todos los Poderes Públicos a impulsar "*las políticas que garanticen la plena autonomía personal y la inclusión social de las personas con discapacidad"*.

El desarrollo del citado precepto constitucional se ha llevado mediante el vigente Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social (en adelante LDPD), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, sin perjuicio de los desarrollos normativos específicos en los diferentes ordenamientos sectoriales referidos en la citada LDPD).

Desde el punto de vista de la movilidad, el artículo 31 de la LDPD reconoce a las *"personas con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente"* el *"derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado"*.

Por su parte, y en el ámbito local, el artículo 30 de la LDPD establece la obligación de los ayuntamientos de adoptar *"las medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".*

c) La tarjeta especial para el estacionamiento de los vehículos de personas con movilidad reducida.

La TEPMR es un documento público acreditativo del derecho de las personas que cumplan los requisitos regulados en la normativa autonómica y estatal básica que pueden obtener de forma subordinada a que su titular mantenga los requisitos exigidos para su otorgamiento, que se regula en:

1º) el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización (en adelante, DCM 47/2015);

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

2º) el 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 (en adelante, RD 1056/2024), que tiene carácter básico conforme al artículo 14.9.1.1.ª de la Constitución;

3º) y los artículos 220 a 228 de la OMS.

Pueden ser titulares de Tarjetas especiales para el estacionamiento de vehículos de personas con movilidad reducida (TEPMR), las personas que cumplan los requisitos establecidos en los artículos 5 del Decreto CM 47/2015 y 3 del RD 1056/2014.

Entre las obligaciones de las personas titulares de la TEPMR destacan las siguientes:

a) La persona titular de la TEPMR, por sí misma o mediante representante, debe haber dado de alta la matrícula del vehículo "A" no especialmente adaptado en el sistema de gestión municipal de las zonas de bajas emisiones.

b) Durante la circulación en las vías públicas urbanas de Madrid ZBE, la persona titular de la TEPRM debe encontrarse en el interior del vehículo "A" que figure autorizado en el sistema de gestión municipal de las zonas de bajas emisiones, ya sea conduciéndolo o siendo transportada en el concreto vehículo.

Conforme a lo previsto en los artículos 7.1 Decreto CM 47/2015, 6 del RD 1056/2014 y 224.1 de la OMS, la TEPMR solo podrá ser utilizada cuando su la persona titular de la misma sea transportada en el vehículo o dicho vehículo sea conducido por la persona titular de la TEPMR.

c) La TEPMR debe exhibirse reglamentariamente en el vehículo "A" que figure autorizado en el sistema de gestión municipal de las zonas de bajas emisiones, en los términos previstos en los artículos 9.1 b) y c) del Decreto CM 47/2015, en relación con el artículo 6 del RD 1056/2014, que obligan a colocar la TEPMR *"en el salpicadero del vehículo o adherirla al parabrisas delantero por el interior, siempre con el documento original, de forma que el anverso de la misma resulte claramente legible desde el exterior".*

d) Necesidad de interpretar la expresión *"vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida"* empleada por el artículo 21.3.a) de la OMS.

Con el objeto de facilitar la movilidad de las personas con movilidad reducida, el vigente artículo 21.3.a) de la OMS excepciona de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las vías públicas urbanas de Madrid ZBE, a los "vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida", siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva "Tarjeta especial para el estacionamiento de vehículos de personas con movilidad reducida" (en adelante, TEPMR).

Distintas personas con movilidad reducida a título individual, así como determinadas asociaciones representativas de sus derechos e intereses han solicitado, mediante escritos y reuniones, información sobre qué se debe entender por "vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida".

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

La interpretación literal de la expresión *"vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida"* fue inicialmente entendida en el sentido más formal y estricto de la expresión, considerando que la excepción se circunscribe exclusivamente a aquellos vehículos que han sido objeto de alguna *"reforma del vehículo"* de las definidas en el artículo 3.18 del Real Decreto 866/2010, de 2 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos, que además de a éste Real Decreto, deben ajustarse al Manual de Reformas de Vehículos definido en su artículo 3.20, cuya última revisión ha sido aprobada mediante Resolución de 31 de marzo de 2023, de la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa (BOE nº 90 de 15 de abril de 2023), para que puedan ser conducidos por o transportar a personas con movilidad reducida titulares de la TEPMR, por ser las adaptaciones de los vehículos indicativas de una necesidad agravada de personas titulares de TEPMR que sufran mayores limitaciones o problemas de movilidad más agudos, que justificarían la discriminación positiva que supone la excepción del citado artículo 21.3.a) de la OMS.

Sin embargo, no todos los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o para transportar a personas con movilidad reducida estén clasificados con el código 01, según la clasificación por criterios de utilización regulada en el apartado C del anexo II del Reglamento General de Vehículos. Esta clasificación no se aplica a numerosos vehículos especialmente adaptados a su utilización por personas con movilidad reducida, como sucede en los siguientes supuestos:

- Los vehículos que tienen una transformación consistente en una rampa de acceso para sillas de ruedas, que están especialmente adaptados pero no tienen la clave de utilización 01, según la clasificación por criterios de utilización regulada en el apartado C del anexo II del Reglamento General de Vehículos, porque esta clave sólo se otorga a los vehículos homologados de fábrica. Esta adaptación se incorpora al texto de la ficha técnica.

- Los vehículos homologados que tienen alguna característica técnica que los hace idóneos para su utilización por personas con movilidad reducida (como por ejemplo, el cambio automático). En este caso, el vehículo está adaptado para su uso por una persona de movilidad reducida que pueda conducirlo mediante dicha adaptación, pero no hay ninguna característica técnica que sea exclusiva para personas de movilidad reducida.

El hecho de que no todas las adaptaciones de los vehículos estén recogidas en el permiso de circulación del vehículo o en la ficha técnica del vehículo, dificultan la acreditación por las personas titulares de TEPMR de las oportunas adaptaciones *"para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida"* y, por ende, de la aplicación práctica de una interpretación formalista de la expresión.

Esta interpretación más formal y estricta supone la exigencia de comprobación por la Administración de la especial adaptación del vehículo que la persona titular de la TEPMR solicita dar de alta en el sistema de gestión de Madrid ZBE y para el que solicita autorización de circulación, lo que implica la consiguiente obligación por la persona titular de la TEPMR -o su representante- de autorizar al Ayuntamiento de Madrid la consulta de las bases de datos de la DGT, y cuando no figuren en dichas bases de datos la información necesaria, la obligación de aportar documentación técnica oficial acreditativa de la oportuna adaptación del vehículo.

Esta necesidad ha sido temporalmente cubierta mediante un acuerdo interpretativo adoptado por la Junta de Gobierno de 19 de diciembre de 2024, previamente citado, resultando oportuno y necesario elevar a rango normativo el sentido de dicha interpretación mediante la propuesta de inclusión de la definición de

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

"vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de TEPMR" en el Anexo VI de la OMS.

e) Medida de discriminación positiva.

La regulación de la definición de "vehículo especialmente adaptado para ser conducido o transportar a persona con movilidad reducida titular de una TEPMR" supone una medida de acción positiva, a efectos del artículo 2.g) de la LDPD, que constituye un medio adecuado, necesario y proporcionado para alcanzar la finalidad legítima de facilitar la movilidad de las personas con movilidad reducida titulares de TEPMR.

f) Supone la reducción de una carga administrativa.

Con la regulación de la referida definición se resuelve jurídicamente la necesidad de acreditar la especial adaptación para que el vehículo sea conducido o empleado para transportar a una persona con movilidad reducida ocasionada por el hecho de que no todos los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o para transportar a personas con movilidad reducida titulares de una TEPMR estén clasificados con el código 01, según el criterio de utilización del anexo II.C del Reglamento General de Vehículos, aprobado mediante Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, y el hecho de que no todas las adaptaciones de los vehículos estén recogidas en el permiso de circulación del vehículo o en su ficha técnica, trascendiendo así hacia una interpretación más sustantiva y teleológica que sitúe a la persona titular de TEPMR y sus necesidades en el centro de la regulación, para facilitar la movilidad de las personas con movilidad reducida "*con el fin de favorecer su integración social"* en aplicación del artículo 7.b) *in fine* de la LTSV, al considerar como *"vehículo especialmente adaptado"* aquel que satisfaga las necesidades específicas de movilidad de cada persona titular de la TEPMR.

La regulación de la definición de "vehículo especialmente adaptado para ser conducido o transportar a persona con movilidad reducida titular de una TEPMR" supone, en favor de las personas titulares de TEPMR, una significativa reducción de las cargas administrativas que resultarían aplicables:

1º) Evita a las personas titulares de TEPMR que deseen conducir o emplear en su transporte un vehículo con clasificación ambiental "A" con el que circular por las vías públicas de la ciudad de Madrid, la carga administrativa de acreditar al Ayuntamiento de Madrid que su vehículo dispone de determinada o específicas adaptaciones y que éstas resultan necesarias y satisfactorias para que la concreta persona titular de TEPMR pueda conducir o ser transportada en el vehículo para el que solicite el alta en el sistema de gestión municipal y el permiso.

2º) Reduce las cargas administrativas para las personas titulares de TEPMR que, de otro modo, tendrían que acreditar ante el Ayuntamiento de Madrid el cumplimiento de requisitos que podrían requerirles actualizar documentación técnica de los vehículos en la DGT o en centros de inspección técnica de vehículos.

3º) Con esta reducción de cargas administrativas se simplifica y reduce la gestión del alta de las TEPMR y los vehículos a tales tarjetas asociados, así como la concesión de los oportunos permisos para circular por las ZBE de la ciudad de Madrid, incluidas Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito centro y Plaza Elíptica, sin necesidad de acreditar la especial adaptación del vehículo a sus concretas necesidades personales de movilidad.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

4º) Con esta reducción de cargas administrativas se logra una mayor eficiencia, sin menoscabo alguno de los mecanismos de cautela y control jurídicos y prácticos que garantizan que las ventajas que la OMS otorga a las personas con movilidad reducida se disfruten por quienes realmente tienen derecho a ello por cumplir los requisitos reglamentariamente establecidos, evitando así los perjuicios que para la sociedad en su conjunto, y de forma agravada y particularizada supone el ejercicio antisocial y fraudulento de TEPMR por personas ajenas a la persona titular de la oportuna Tarjeta.

5. Por otro lado, el Proyecto de ordenanza responde a la necesidad de proteger los derechos de las personas con discapacidad que tengan movilidad reducida (personas con movilidad reducida o PMR), garantizando *"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 los términos exigidos por el artículo 7.b) de la LTSV, los artículos 40 a), c) y e) de la LCREM y el artículo 30 del Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre -que obliga a los ayuntamientos a adoptar las medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad-.

Las personas con movilidad reducida pueden estacionar gratuitamente y sin limitación horaria en cualquier plaza del SER, por lo que la ampliación del SER salvaguarda sus derechos, al facilitar sustancialmente la ampliación del AER la posibilidad de encontrar plazas libres en las que las personas con movilidad reducida puedan estacionar el vehículo que conduzcan o que empleen en su transporte, siempre que hagan uso reglamentario de la TEPMR en los términos previstos en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) 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.

4.6 Satisfacción del principio de igualdad de mujeres y hombre y desde la perspectiva de género.

De conformidad con lo previsto en el artículo 21 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres las *"Entidades Locales integrarán el derecho de igualdad en el ejercicio de sus competencias y colaborarán, a tal efecto, con el resto de las Administraciones Públicas".*

Al objeto de analizar el impacto del Proyecto normativo en materia de género se va a analizar, a continuación, la definición del objetivo de la propuesta normativa, así como el análisis de la relevancia de género de la propuesta normativa. [77] A tal efecto debe destacarse que:

[77] En la redacción de este análisis se ha tomado en consideración las "Recomendaciones para el análisis del impacto de género en la elaboración normativa" municipales, que tienen una eficacia meramente interna, que carecen de valor reglamentario y de eficacia ad extra y que en ningún caso constituyen parámetro de validez de la norma ni de la suficiencia de la presente MAIN.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

1. El proyecto normativo da cumplimiento a las siguientes normas en la medida en que incorpora la transversalidad de género en disposiciones normativas, como instrumento necesario para integrar la igualdad entre mujeres y hombres en la centralidad de las políticas públicas y la perspectiva de género en la política y en la acción municipal para erradicar la discriminación en todos los ámbitos, regulando en este caso el ámbito de la movilidad:

    a. A los artículos 8 y 19 del del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), que establecen, respectivamente, la obligación de los Estados miembros de promocionar la igualdad y eliminar las desigualdades, incluidas las motivadas por cuestiones de género, y la obligación de los Estados miembros de luchar contra la discriminación, incluida la basada en el género.

    b. A los artículos 21 y 23 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea que establecen, respectivamente, la prohibición de toda discriminación, "en particular la ejercida por razón de sexo", y la igualdad entre mujeres y hombres.

    c. A la garantía de la igualdad, en cuanto valor superior de nuestro ordenamiento jurídico, conforme a lo establecido en el artículo 1.1 de la Constitución Española de 1978.

    d. A la igualdad de los españoles ante la ley y la prohibición de toda discriminación por razón de sexo, recogida en el artículo 14 de nuestra Constitución.

2. El proyecto normativo se ha elaborado tomando en consideración la transversalidad de la perspectiva de género, conforme a la normativa comunitaria incorpora la perspectiva de género a las normas y políticas públicas comunitarias y de los Estados miembros, en línea con lo acordado en la IV Conferencia Mundial de las Mujeres organizada por Naciones Unidas en 1995 en la ciudad de Beijing.

    En este sentido, el proyecto normativo es plenamente respetuoso con la Directiva 2006/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y el artículo 15 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, en cuanto acoge la transversalidad de la perspectiva de género que legitima la adopción de acciones positivas para lograr la igualdad de género en una serie de ámbitos en los que la desigualdad sigue siendo patente.

3. El proyecto normativo da cumplimiento a los siguientes principios generales de la actuación de los poderes públicos, regulados en el artículo 14 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, que constituyen criterios generales de su actuación:

    "1. El compromiso con la efectividad del derecho constitucional de igualdad entre mujeres y hombres.

    5. La adopción de las medidas necesarias para la erradicación de la violencia de género, la violencia familiar y todas las formas de acoso sexual y acoso por razón de sexo

    10. El fomento de la efectividad del principio de igualdad entre mujeres y hombres en las relaciones entre particulares.

    11. La implantación de un lenguaje no sexista en el ámbito administrativo y su fomento en la totalidad de las relaciones sociales, culturales y artísticas".

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Asimismo el proyecto normativo satisface asimismo las obligaciones de:

a. responder y respetar transversalmente al principio de igualdad de trato entre mujeres y hombres del artículo 15 de la Ley citada Orgánica;
b. recoge el carácter periódico de los informes en materia de evaluación normativa, conforme al artículo 18 de la Ley citada Orgánica;
c. y por último, tanto en la evaluación de las necesidades, como en la determinación de los objetivos, como en la evaluación de la aplicación de proyecto normativo se contempla tomar en consideración los estudios y estadísticas en materia de género para lograr la igualdad de mujeres y hombres, conforme al artículo 20 de la Ley citada Orgánica.

4. El proyecto incorpora un uso no sexista del lenguaje, conforme a lo previsto en:

   a. el artículo 14.11 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres;

   b. la directriz 1.1 de las "Directrices para la aplicación de la transversalidad de Género en el Ayuntamiento de Madrid", [78] aprobadas mediante Acuerdo de 13 de septiembre de 2018, de la Junta de Gobierno (BOAM de 17 de septiembre);

   c. el objetivo operativo de "utilizar un lenguaje no discriminatorio" [79] del eje "2. la comunicación" de la línea "1. La cultura organizacional" del "III Plan de Igualdad entre mujeres y hombres del Ayuntamiento de Madrid"; [80]

   d. la "medida 6. Revisión progresiva de la normativa municipal y de los protocolos desde un enfoque de género y lenguaje inclusivo" de la "línea de acción. Implantación institucional" del "Plan Estratégico para la Igualdad de Género de la Ciudad de Madrid 2024-2027". [81]

5. El proyecto normativo cumple las "Directrices de Transversalidad de Género", previamente citadas, en particular los previstos en relación con la utilización de un lenguaje no sexista, desagregación estadística y participación equilibrada.

---

[78] Las citadas directrices tienen una eficacia meramente interna, carecen de valor reglamentario y de eficacia ad extra por lo que, en ningún caso constituyen parámetro de validez de la ordenanza ni de la suficiencia de la presente MAIN.
https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/ANM2018_43.pdf?idNormativa=de763d4f778e5610VgnVCM1000001d4a900aRCRD&nombreFichero=ANM2018_43&cacheKey=32

[79] https://transparencia.madrid.es/portales/transparencia/es/Organizacion/Planes-y-memorias/Planes/I-Plan-de-Igualdad-entre-Mujeres-y-Hombres-del-Ayuntamiento-de-Madrid-y-sus-OO-AA-Enero-2017-Diciembre-2019-/?vgnextoid=e5335b65db38d510VgnVCM2000001f4a900aRCRD&vgnextchannel=d869508929a56510VgnVCM1000008a4a900aRCRD

[80] https://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/IgualdadDeOportunidades/EspInformativos/IgualdadMujeresHombres/Transversalidadgenero/IPlandeIgualdad.pdf

[81] El citado plan carece de valor reglamentario y de eficacia *ad extra*, limitándose a un instrumento de planificación de la acción del gobierno municipal *ad intra* por lo que, en ningún caso constituyen parámetro de validez de la ordenanza ni de la suficiencia de la presente MAIN.
https://www.madrid.es/FWProjects/transparencia/PlanesYMemorias/Planes/Igualdad/ficheros/IIIPlanIgualdad_AytoMadrid_2024_2027.pdf

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

6. La regulación afecta al conjunto de la ciudadanía, beneficiando por igual a hombres y a mujeres.

7. Por todo ello, el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación de los poderes públicos de *"promover las condiciones para que la libertad y la igualdad del individuo y de los grupos en que se integra sean reales y efectivas; remover los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud y facilitar la participación de todos los ciudadanos en la vida política, económica, cultural y social",* recogida en el artículo 9.2 de nuestra Constitución.

4.7 Modificaciones normativas propuestas

El proyecto normativo contempla la ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (en adelante, AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) mediante:

1. **Se modifica el Anexo I** de la OMS para incorporar nuevos barrios y zonas de barrios al área de Estacionamiento Regulado (SER).

   El proyecto normativo propone ampliar el perímetro del AER mediante la incorporación al anexo I de la OMS (en la redacción dada por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre) de nuevas zonas, barrios y distritos limítrofes, que se sujetarían a la regulación del SER, concretando mediante asterisco que la implantación del SER se llevará a cabo en los términos previstos en la disposición transitoria quinta.

   Por lo tanto, aparte de las ampliaciones todavía pendientes de realizar, y que supondrán 16.146 plazas que ya forman parte del anexo I de la OMS que regula el Área de Estacionamiento Regulado en las que se implantaría de forma efectiva el SER, la nueva modificación de la OMS prevé la implantación del SER en 66.120 plazas, en banda de estacionamiento de vías públicas.

   En total, se incorporan 26 barrios, de forma parcial o total, situados en 8 distritos distintos. De este modo, se prevé la implantación en 15 de los 21 distritos de Madrid, de los cuales 13 ya cuentan en la actualidad con regulación del SER en la totalidad o en parte de su ámbito territorial.

2. Por otro lado, **se modifica el artículo 49 de la OMS** para añadir un nuevo apartado 10, con el objeto de **posibilitar, con carácter temporal y por el tiempo concreto e imprescindible para satisfacer el motivo de interés general habilitante, la ampliación del horario del SER en determinadas zonas del AER** con alta demanda de estacionamiento debida a la concentración de actividad comercial, cultural, deportiva o de ocio, mediante la regulación de un horario extendido que, como máximo, ampliaría el horario general del SER, regulado en el artículo 49.5, desde las nueve hasta las seis horas del día siguiente en días laborables o festivos.

   Dicha regulación satisface racional y proporcionalmente la necesidad de resolver los problemas derivados de la elevada demanda de uso de plazas en la banda de estacionamiento de determinadas zonas y calles del AER, más allá del horario general de estacionamiento regulado, para hacer efectiva la preferencia de uso de las plazas verdes por las personas residentes mediante la ampliación del horario regulado por el tiempo que resulte imprescindible para ello.

3. Asimismo **se modifica la disposición transitoria quinta de la OMS** para para determinar con precisión las zonas, barrios y distritos de nueva incorporación al AER, y para regular el plazo máximo en el que el Ayuntamiento de Madrid deberá llevar a cabo la implantación efectiva del SER.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

El Proyecto de ordenanza propone modificar la DT 5ª de la OMS, dividiendo la disposición en dos apartados.

El Proyecto de ordenanza propone incluir en el apartado 1 de la DT 5ª de la OMS aquellos barrios y zonas de barrios que ya figuran en el Anexo I de la OMS y que actualmente están incluidos en la vigente redacción de la DT 5ª, en los que aún no se ha implantado de forma efectiva el SER. Esta regulación, que es firme, se modifica exclusivamente para depurar aquellos barrios y zonas que no tiene sentido mantener porque ya no existe transitoriedad, dado que ya se ha implantado el SER de forma efectiva en dichas zonas y barrios, ampliando el plazo transitorio respecto de las restantes pendiente de dicha implantación efectiva en los que se implantaría el SER con acuerdo previo favorable de la Junta de Distrito correspondiente, y previa consulta a los vecinos y asociaciones vecinales afectadas.

Asimismo el Proyecto de ordenanza propone incorporar al anexo I de la OMS nuevos barrios y zonas de barrios que no figuran en la vigente redacción de la DT 5ª, y que se incorporarían al AER regulado en el anexo I de la OMS, en los términos contenidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al apartado 2 de la DT 5ª de la OMS, en los que se implantaría el SER con acuerdo previo favorable de la Junta de Distrito correspondiente, y previa consulta a los vecinos y asociaciones vecinales afectadas.

4.8 Relación con otras ordenanzas municipales

No se precisa la modificación de otras Ordenanzas municipales.

4.9 Derogaciones

Se derogan exclusivamente las disposiciones de la OMS que se opongan, contradigan o resulten incompatibles con la presente Ordenanza.

4.10 Afectación de acuerdos o decretos actualmente aplicables

Como consecuencia de la aprobación del proyecto de ordenanza, se produciría la pérdida de eficacia del Acuerdo de 19 de diciembre de 2024 de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid por el que se interpreta el concepto de “vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida” del artículo 21.3.a) de la Ordenanza de movilidad sostenible, de 5 de octubre de 2018, para facilitar la movilidad de las personas titulares de la “Tarjeta especial para el estacionamiento de vehículos de personas con movilidad reducida (TEPMR)” por las vías públicas urbanas de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, como consecuencia de la Disposición derogatoria única de la ordenanza en relación con la modificación que dicha ordenanza efectúa en el Anexo VI de la OMS para introducir la definición de “vehículo especialmente adaptado para ser conducido por o trasladar a personas titulares de TEPMR”, al objeto de profundizar y garantizar los derechos de las personas con movilidad reducida a la hora de circular por las vías públicas urbanas de las zonas de bajas emisiones de la ciudad de Madrid, incluyendo las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

La DGSYCCA señala que el Proyecto normativo no supone afectación al Acuerdo de 13 de octubre de 2022 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, por el que se determinan los requisitos para el establecimiento del sistema automatizado de control del uso y las condiciones de utilización de las reservas de carga y descarga, mediante la aplicación Madrid DUM 360.

4.11 Aprobación de directrices, instrucciones o planes de actuación

No se prevé la aprobación de directrices, instrucciones o planes de actuación.

5 Tramitación

La tramitación de proyecto normativo se ha ajustado al procedimiento de aprobación de las normas de competencia del Pleno municipal regulado en el artículo 48 de la LCREM.

5.1 Inclusión en el Plan normativo municipal

En el momento de redacción de la presente MAIN, la modificación de la OMS no se contempla en el Plan normativo municipal por los siguientes motivos:

> De acuerdo con los actuales criterios adoptados por la Junta de Gobierno, el Plan normativo ha dejado de aprobarse y modificarse anualmente, para aprobarse para toda la legislatura.
>
> En el momento de aprobación del actual Plan normativo municipal no se contempló la necesidad de modificar la OMS. Dicha necesidad se ha producido, en fecha posterior a la aprobación del citado Plan normativo, como consecuencia tanto de la aprobación de la Directiva (UE) 2024/2881 Del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, sobre la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, como por la necesidad de consolidar el cumplimiento de los valores límite anual y horario, regulados para el dióxido de nitrógeno en la Directiva 20058/50/CE y en el Cuadro 2 de la Sección 1 del Anexo I de la citada Directiva 2024/2881 logrados en 2022, 2023 y 2024.

Sin perjuicio de ello el Ayuntamiento de Madrid ha hecho pública la voluntad de modificar la OMS en materia de ZBEDEP mediante la consulta pública previa y la tramitación del procedimiento de tramitación de la ordenanza, desarrollando el oportuno trámite de información pública que permite una amplia participación ciudadana.

5.2 Aprobación definitiva del Proyecto de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, previa información pública

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid en su sesión celebrada el día 31 de julio de 2025 aprobó el Proyecto de Modificación Parcial de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (incorporado a la presente MAIN como ANEXOS 3.2 y 3.3), y acordó abrir un período de información pública por plazo de treinta días, contados a partir del siguiente al de la publicación del anuncio correspondiente en el "Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid", durante el cual cuantas personas se considerasen interesadas podían examinar el expediente y presentar alegaciones.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

De conformidad con lo establecido en los artículos 16 y 17 de la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente, el artículo 11 del Real Decreto 1052/2022 de 27 de diciembre, por el que se regula las zonas de bajas emisiones y en el artículo 83 de la LPAC, el anuncio del citado Acuerdo fue publicado en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid nº 184 de 4 de agosto de 2025, [82] incorporado a la presente MAIN como ANEXO 3.1, y en el BOAM nº 9.934 de la misma fecha. [83]

El plazo de exposición al público del Proyecto de las ZBEDEP finalizó el 16 de septiembre de 2025.

Mediante Informe de 16 de octubre de 2025, de la Directora de la Oficina de la Secretaría de la Junta de Gobierna (incorporado como ANEXO 3.4 a esta MAIN) se constata que, una vez finalizado el periodo de información pública, según la información obtenida tras acceder al contenido del Registro General del Ayuntamiento de Madrid mediante la consulta de los datos de la aplicación informática de registro a través de la Intranet Municipal (AYRE), y la documentación recibida en la Oficina de la Secretaría de la Junta de Gobierno, durante el período de información pública se han presentado **331 escritos de alegaciones** que, una vez recibidos en dicha Oficina, fueron remitidos a la Secretaría General Técnica de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad.

El Ayuntamiento de Madrid ha dado contestación ampliamente motivada a las alegaciones presentadas en los 331 escritos referidos, mediante la "Memoria de valoración de las alegaciones presentadas en el período de información pública de la aprobación inicial del Proyecto de modificación parcial de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) de la ciudad de Madrid, acordada por la Junta de Gobierno de 31 de julio de 2025", de fecha 22 de octubre de 2025, un extenso documento de 226 páginas que se incorpora a la presente MAIN en forma de ANEXO 3.5.

El Proyecto de las ZBEDEP, incorporado a esta MAIN como ANEXO 3.6, ha sido aprobado definitivamente por la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid, mediante Acuerdo de 23 de octubre de 2025, [84] publicado en el BOCM de 4 de noviembre de 2025, [85] que forma parte de la presente MAIN como en forma de ANEXO 3.7 y en el BOAM de 4 de noviembre de 2025 [86]incorporados como ANEXO 3.8 de esta MAIN.

Por lo que, de forma previa a la aprobación inicial del Proyecto de ordenanza, se ha tramitado, sometido a información pública y aprobado definitivamente el Proyecto de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, con carácter previo a la aprobación inicial del Proyecto de ordenanza por la que se modifica la OMS en materia de ZBEDEP y del SER, de forma que:

a) Se ha garantizado la participación exigida por el artículo 13.5 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones que establece que: *"En el proceso*

[82] https://www.bocm.es/boletin/CM_Orden_BOCM/2025/08/04/BOCM-20250804-57.PDF

[83] https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/boam9934_3034.pdf?numeroPublicacion=9934&idSeccion=0e06feed02068910VgnVCM200000f921e388RCRD&nombreFichero=boam9934_3034&cacheKey=68&guid=1f222c47bbf48910VgnVCM100000891ecb1aRCRD&csv=true

[84] https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/boam9993_3948.pdf?numeroPublicacion=9993&idSeccion=1c331b3b8551a910VgnVCM200000f921e388RCRD&nombreFichero=boam9993_3948&cacheKey=84&guid=80cfae3fd5b0a910VgnVCM200000f921e388RCRD&csv=true

[85] https://www.bocm.es/boletin/CM_Orden_BOCM/2025/11/04/BOCM-20251104-71.PDF

[86] https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/boam9999_4062.pdf?numeroPublicacion=9999&idSeccion=d00fc787e984a910VgnVCM200000f921e388RCRD&nombreFichero=boam9999_4062&cacheKey=46&guid=8a2cc3807a43a910VgnVCM200000f921e388RCRD&csv=true

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

de diseño y establecimiento de las ZBE, se garantizará la participación del público y las personas interesadas, conforme a la Ley 27/2006, de 18 de julio".

b) Asimismo se ha dado cumplimiento al artículo 11 del mismo Real Decreto 1052/2022 que regula que: *"Las entidades locales deberán someter el proyecto de ZBE a información pública, durante un plazo no inferior a treinta días, previo anuncio en su página web institucional, y a través de los medios que estime oportunos".*

5.3 Amplia participación pública ampliamente informada.

La propuesta normativa es fruto de una amplia e intensa participación activa de la ciudadanía en la que se ha consultado a los sectores implicados en la movilidad y los afectados mediante audiencia específica:

En aplicación de los principios de transparencia y participación se han seguido, en la elaboración de la presente norma, los trámites de consulta pública previa, audiencia e información pública para asegurar la transparencia y participación tanto de la ciudadanía en general como de los colectivos y sectores vinculados a la movilidad en particular, siendo su texto el resultado de una amplia e intensa participación de la ciudadanía y de los sectores implicados, conforme a lo previsto en los artículos 83, 129.5 y 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (en adelante LPAC), el artículo 99.b) de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES) y los artículos 3.2.a), 16 y 18.1.d) de la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente y los artículos 51.3.a) y 60.1 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid.

El proceso de audiencia y participación activa de la ciudadanía se describe con detalle en los apartados 5.3, 5.4, 5.5, 5.9 y 5.10 de la presente MAIN.

5.4 Consulta pública previa

(1) La elaboración de la ordenanza de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible fue sometida a consulta pública previa, mediante Acuerdo de 3 de octubre de 2024 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid por el que se aprueba someter a consulta pública previa la modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (BOAM 9.732 de 7 de octubre). [87]

(2) La consulta pública previa de la modificación de la OMS se llevó a cabo por plazo de 15 días naturales, entre las 00:00 horas del 7 de octubre de 2024 y las 23:59 horas del 21 de octubre de 2024, en el portal web municipal, [88] dando cumplimiento al artículo 99.b) de la LES, los artículos 129.5 y 133 de la LPAC, conforme a las Directrices sobre consulta pública previa en el procedimiento de elaboración de las normas municipales aprobadas mediante Acuerdo de 20 de octubre de 2016 (BOAM de 25 de octubre).

[87] https://decide.madrid.es/system/documents/attachments/000/015/095/original/3779c5bafc46109e4b9f57fbeecf680b5224c302.pdf?1728288028
https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/boam9732_3348.pdf?numeroPublicacion=9732&idSeccion=d7b0fa7acf152910VgnVCM1000001d4a900aRCRD&nombreFichero=boam9732_3348&cacheKey=178&guid=b2d33ff35c742910VgnVCM1000001d4a900aRCRD&csv=true

[88] https://decide.madrid.es/consultas/176

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

(3) Tal y como recoge la Dirección General de Participación Ciudadana, en su Informe de octubre de 2024 titulado Informe de participación del proceso "Consulta pública previa de la modificación de la ordenanza de movilidad sostenible en materia de zona de bajas emisiones",[89] participaron 4.882 personas en la web "Decide Madrid" [90] recogidos en la dirección web de dicho proceso participativo:

De las 4.882 personas participantes, destaca una mayor representación de hombres (3.400, que suponen el 69,64% de las personas participantes, frente a las 1.482 mujeres que participaron que constituyen el 30,36% de las personas participantes.

El debate se articuló en torno a las siguientes cuatro preguntas:

> *"1. ¿Consideras que las restricciones de circulación deben centrarse en los vehículos más*
>
> *contaminantes?*
>
> *2. ¿Cómo favorecerías otras alternativas de movilidad sostenible?*
>
> *3. ¿Consideras que las restricciones de circulación deben ser más estrictas en aquellas zonas de la ciudad de mayor contaminación?*
>
> *4. La legislación estatal obliga a crear zonas de bajas emisiones (ZBE) para cumplir las*
>
> *obligaciones de calidad del aire y de cambio climático ¿Cómo crees que deberían regularse las ZBE para que protejan eficazmente la salud de las personas a través de la mejora de la calidad del aire?"*

La consulta pública previa registró una muy elevada participación y debate ciudadano, en el que participaron 4.882 personas, que emitieron 18.173 participaciones.

Las 18.173 participaciones se produjeron de la siguiente forma en torno a las cuatro preguntas previamente citadas:

Pregunta	Número de respuestas
1ª	4.843
2ª	4.363
3ª	4.842
4ª	4.125
Total	**18.173**

Tabla 16. Respuestas a la consulta pública previa

[89] En el siguiente enlace se accede al citado Informe de la Dirección General de Participación Ciudadana: https://transparencia.madrid.es/UnidadWeb/UGNormativas/Normativa/HUELLANORMATIVA/Ordenanzas/OrdMovilidadSostenible_modif2024/Ficheros/InformeResultadoConsulta.pdf

[90] Al que puede accederse en el siguiente enlace: Consulta pública previa de la modificación de la ordenanza de movilidad sostenible en materia de zona de bajas emisiones (madrid.es) https://decide.madrid.es/consultas/176

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

(4) La consulta pública previa realizada da cumplimiento a las exigencias de transparencia y participación previstas en los artículos 133.1 de la LPAC, 51 y 64 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y de Participación de la Comunidad de Madrid, y 27 del Reglamento Orgánico de Participación Ciudadana del Ayuntamiento de Madrid.

La consulta pública previa realizada ha tomado en consideración las "Directrices sobre la consulta pública previa en el procedimiento de elaboración de las normas municipales", aprobadas por Acuerdo de 20 de octubre de 2016 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid.

5.5 Trámite de audiencia general mediante presentación de alegaciones en la consulta pública previa

(1) El artículo 133.1 de la Ley 39/2015 de 1 de octubre de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (en adelante, LPAC) regula la forma en que debe realizarse la consulta pública previa:

> ***"Artículo 133 de la LPAC. Participación de los ciudadanos en el procedimiento de elaboración de normas con rango de Ley y reglamentos.***
>
> *1. Con carácter previo a la elaboración del proyecto o anteproyecto de ley o de reglamento, se sustanciará una consulta pública, a través del portal web de la Administración competente en la que se recabará la opinión de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente afectados por la futura norma acerca de:*
>
> *a) Los problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa.*
>
> *b) La necesidad y oportunidad de su aprobación.*
>
> *c) Los objetivos de la norma.*
>
> *d) Las posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias".*

(2) Pese a que el artículo 133.1 de la LPAC legisla la forma en que debe realizarse la participación ciudadana, concretando que debe hacerse *"a través del portal web de la Administración competente",* durante el citado trámite se presentaron:

a) 93 escritos de participación en la consulta pública previa.
b) 8 propuestas de Decide Madrid, al margen de la consulta pública previa.
c) Más de 186 escritos de participación en la consulta pública previa en los que, además de ello, se solicitaba ser tenidos como interesados en el procedimiento y se recurría en vía administrativa el citado Acuerdo de 3 de octubre de 2024 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid por el que se aprueba someter a consulta pública previa la modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible.

Todos estos escritos constituyen una participación efectiva de la ciudadanía y de las organizaciones más representativas potencialmente afectados por la futura norma, porque han sido tomados en consideración por la Administración municipal a la hora de la redacción del proyecto normativo.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

(3) Conforme a lo previsto en el artículo 133.1 de la LPAC la valoración de estos escritos no debe figurar en informe alguno, al formalizarse al margen de la normativa de la consulta pública previa -que no exige contestación administrativa- y emitirse anticipadamente respecto del trámite de información pública. Sin perjuicio de ello, su contenido ha sido tenido en cuenta y se ha considerado durante el proceso de redacción de la propuesta normativa.

(4) En relación a los escritos de recurso, es preciso destacar que:

1º) La presentación de un escrito durante el trámite de información pública no atribuye la condición de interesado porque no se trata de un procedimiento administrativo, sino del procedimiento de elaboración de una disposición administrativa de carácter general, una disposición reglamentaria en forma de ordenanza municipal, que posee su propio procedimiento legal (artículos 48 de la LCREM, 49 de la LBRL y 128.1 de la LPAC), y sus trámites específicos de participación (artículos 48.3.a) de la LCREM, 49.b) de la LBRL y artículos 83 y 133 de la LPAC).

2º) La consulta pública es un acto de trámite en el seno del procedimiento de elaboración de la ordenanza municipal, que no decide directa o indirectamente el fondo del asunto, que no determina la imposibilidad de continuar el procedimiento, y que no produce indefensión o perjuicio irreparable alguno a derechos e intereses legítimos.

3º) La consulta pública previa es un acto de trámite del procedimiento de elaboración de la ordenanza municipal que, como tal, participa de la causa de inadmisibilidad de los recursos en vía administrativa contra la ordenanza en tanto que disposición administrativa de carácter general, regulada en el primer párrafo del artículo 112.3 de la LPAC.

(5) Como recuerda la sentencia de 14 de diciembre de 2009 del TSJ de Valencia, sección 2ª de la Sala de lo Contencioso-Administrativo, del Tribunal Superior de la Comunidad Valenciana (recurso 516/2007), la jurisprudencia del Tribunal Supremo distinguía ya, desde los años 90 del pasado siglo, entre actos de trámite y actos decisorios, atendiendo a la trascendencia que unos y otros desempeñan en el procedimiento:

"Como tiene declarado la Sala 3ª del Tribunal Supremo (Sentencia, entre otras, de 25 de septiembre de 1.995) uno de los criterios de clasificación de los actos administrativos, especialmente trascendente, es el que distingue, por la función que desempeñan en el procedimiento, entre actos de trámite que preparan y hacen posible la decisión, dirigiéndose al mayor acierto de esta y las resoluciones que deciden las cuestiones planteadas; la diferenciación nace de la propia estructura del procedimiento, y conforme al principio de concentración procedimental determina que los actos de trámite no sean impugnables separadamente, sino que es al recurrir la correspondiente resolución cuando pueden suscitarse las cuestiones relativas a su legalidad. Así resulta de manera expresa de lo establecido en los artículos 107.1 LRJAP y PAC (Ley 30/1992, derogada, actualmente regulado por el artículo 112 de la LPAC) y 25.1 LJCA con la excepción que suponen los actos de trámite que determinan la imposibilidad de continuar el procedimiento, producen indefensión, deciden directa o indirectamente el fondo del asunto o causan perjuicio irreparable a derechos e intereses legítimos".

El artículo 112.1 de la de Ley 39/2015 de 1 de octubre de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPAC) regula que:

"Artículo 112 de la LPAC. Objeto y clases.

1. Contra las resoluciones y los actos de trámite, si estos últimos deciden directa o indirectamente el fondo del asunto, determinan la imposibilidad de continuar el procedimiento, producen indefensión o

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

perjuicio irreparable a derechos e intereses legítimos, podrán interponerse por los interesados los recursos de alzada y potestativo de reposición, que cabrá fundar en cualquiera de los motivos de nulidad o anulabilidad previstos en los artículos 47 y 48 de esta Ley.

La oposición a los restantes actos de trámite podrá alegarse por los interesados para su consideración en la resolución que ponga fin al procedimiento".

Por su parte, el artículo 25.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa (en adelante, LRJCA), regula que:

"el recurso contencioso-administrativo es admisible en relación con las disposiciones de carácter general y con los actos expresos y presuntos de la Administración pública que pongan fin a la vía administrativa, ya sean definitivos o de trámite, si estos últimos deciden directa o indirectamente el fondo del asunto, determinan la imposibilidad de continuar el procedimiento, producen indefensión o perjuicio irreparable a derechos o intereses legítimos".

(6) El Acuerdo de 3 de octubre de 2024 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid por el que se aprueba someter a consulta pública previa la modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible no tiene naturaleza de acto administrativo recurrible, al tratarse de un **mero acto de trámite, que no se encuentra entre los mencionados en el artículo 112.1 de LPAC**, por cuanto:

1º) No decide directa o indirectamente el fondo del asunto, porque la consulta pública previa es un mero acto de trámite inicial que abre un debate con la sociedad para facilitar y promover la participación de la ciudadanía en la elaboración de las normas sobre la base de unas preguntas, sin que exista en ese momento un proyecto normativo redactado que pueda ser sometido a información pública ciudadana. Mediante la consulta pública previa la Administración plantea un debate, en líneas amplias en los términos regulados en el artículo 133.1 letras a) a d) de la LPAC, sin una propuesta normativa concreta.

2º) No determina la imposibilidad de continuar el procedimiento, porque la consulta pública previa constituye el inicio del procedimiento de elaboración de ordenanzas municipales. Se trata de un acto de trámite expresamente regulado en norma legal, que concreta la forma en que debe realizarse (a través del portal web de la Administración competente) y el contenido de la memoria. La consulta pública previa realizada se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 133.1 de la LPAC, que establece que:

"Artículo 133.1 de la LPAC. Con carácter previo a la elaboración del proyecto o anteproyecto de ley o de reglamento, se sustanciará una consulta pública, a través del portal web de la Administración competente en la que se recabará la opinión de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente afectados por la futura norma acerca de:

a) Los problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa.

b) La necesidad y oportunidad de su aprobación.

c) Los objetivos de la norma.

d) Las posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias".

Por eso es un acto de trámite "previo", porque es la propia LPAC la que regula el carácter previo de dicha consulta pública *"a la elaboración del proyecto o anteproyecto de ley o de reglamento".*

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

3º) No produce indefensión o perjuicio irreparable a derechos o intereses legítimos, porque el derecho de los ciudadanos a participar en los asuntos públicos queda garantizado por el trámite de información pública, sobre la base de un proyecto concreto de ordenanza ya redactado, que es objeto de publicidad en el portal web municipal para facilitar que los ciudadanos participen alegando cuanto estimen oportuno, dando estricto cumplimiento a lo previsto en los artículos 83 y 133 de la LPAC.

Cualquier persona que así lo considere pudiendo hacer valer sus derechos en el propio procedimiento administrativo de tramitación del proyecto de ordenanza, pudiendo:

a) Formular alegaciones en el trámite de información pública.
b) Impugnar oportunamente la ordenanza que, en su caso, se apruebe por el Pleno del Ayuntamiento de Madrid, sin perjuicio de que la persona recurrente haya participado, o no, en el trámite de información pública del proyecto de ordenanza, de acuerdo con lo previsto en el artículo 83.3 de la LPAC.

En este sentido debe señalarse que, como regula el segundo párrafo del artículo 112.1 de la LPAC, la oposición *"podrá alegarse por los interesados para su consideración en la resolución que ponga fin al procedimiento",* es decir, frente al acto de aprobación por el Pleno del Ayuntamiento de Madrid de la ordenanza, mediante el oportuno recurso directo frente a la disposición de carácter general ante la Jurisdicción contencioso Administrativa en los términos previstos en el artículo 25.1 primera línea de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa.

(7) Por otro lado, el Acuerdo de 3 de octubre de 2024 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid por el que se aprueba someter a consulta pública previa la modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, en tanto que acto del procedimiento de elaboración de una disposición administrativa de carácter general, no es recurrible en vía administrativa al participar de la misma causa de la propia ordenanza, con arreglo al artículo 112.3 primer párrafo de la LPAC, que regula que: *"Contra las disposiciones administrativas de carácter general no cabrá recurso en vía administrativa".*

(8) Por todo ello, los referidos escritos presentados durante el trámite de consulta pública previa no pueden ser considerados como recurso en vía administrativa, al incurrir en doble causa de legal inadmisibilidad: por un lado, porque la consulta pública previa es un acto de trámite del procedimiento de elaboración de una disposición administrativa de carácter general, no recurrible en vía administrativa conforme al artículo 112.1 de la LPAC; y por otro lado porque, en tanto que acto del procedimiento de elaboración de una ordenanza, no es recurrible en vía administrativa al participar de la misma causa de la propia ordenanza con arreglo al artículo 112.3 primer párrafo de la LPAC.

5.6 Proceso de redacción de la propuesta normativa por el órgano directivo promotor.

La redacción del texto del anteproyecto comenzó en noviembre de 2024 y se ha llevado a cabo por personal técnico y jurídico de las Direcciones Generales Sostenibilidad y Control Ambiental y de Gestión y Vigilancia de la Circulación, bajo la superior dirección del Delegado del Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad.

En los trabajos de redacción se han realizado reuniones semanales entre febrero y junio de 2025, de los siguientes órganos superiores y directivos: el Delegado del Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad; la Coordinadora General de Movilidad; el Secretario General Técnico de Urbanismo,

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Medio Ambiente y Movilidad; la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación; y el Director General de Sostenibilidad y Control Ambiental.

5.7 Informes facultativos solicitados durante el proceso de elaboración de la propuesta normativa.

Se han solicitado los siguientes informes facultativos:

1. **Informe facultativo solicitado a "Madrid Salud" (no preceptivo) sobre la protección de la salud por las medidas medioambientales y de seguridad vial incluidas en la propuesta.**

   El organismo autónomo Madrid Salud, emite el Informe SAM16/25 de Madrid Salud, de 23 de junio de 2025, sobre los "Efectos en Salud de la Contaminación Atmosférica en la ciudad de Madrid", incorporado por su relevancia como ANEXO 1 de esta MAIN.

5.8 Informes preceptivos solicitados durante el proceso de elaboración de la propuesta normativa.

5.8.1 Informe preceptivo de la Oficina de Protección de Datos de la Coordinación General de la Alcaldía del Ayuntamiento de Madrid.

En fecha 14 de agosto de 2025 se solicita, por la SGT del Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad, Emergencias a la Oficina de Protección de Datos de la Coordinación General de la Alcaldía, el informe preceptivo en materia de protección de datos personales, conforme a lo dispuesto en el apartado 5º.1.3 p) del Acuerdo de 29 de junio de 2023, de organización y competencias del Área de Gobierno de Vicealcaldía, Portavoz, Seguridad.

El Coordinador General de la Alcaldía, en calidad de Oficina de Protección de Datos, emite en fecha 28 de agosto de 2025 informe sobre el Anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, en materia de zonas de bajas emisiones de especial protección y del servicio de estacionamiento regulado, acompañado de la Memoria de análisis de impacto normativo observando que, del contenido del Anteproyecto, se desprende que se van a tratar datos personales que deben ser objeto de protección conforme al Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de abril de 2016 relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos), por lo que debe mantenerse en la OMS de 5 de octubre de 2018 la disposición adicional tercera, denominada "Protección de datos de carácter personal", incorporada en la ordenanza vigente mediante modificación operada por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre

Mediante el citado informe de 28 de agosto de 2025, el órgano municipal competente en materia de datos personales informa favorablemente el Anteproyecto de Ordenanza.

5.8.2 Informe de la Dirección General de Transparencia y Calidad del Ayuntamiento de Madrid.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

En fecha 14 de agosto de 2025 se solicita, por la SGT del Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad, Emergencias informe a la Dirección General de Transparencia y Calidad, en el ámbito de sus competencias, al Anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, en materia de zonas de bajas emisiones de especial protección y del servicio de estacionamiento regulado.

Mediante correo electrónico de 19 de agosto de 2025 la Dirección General de Transparencia y Calidad informa que *"en principio esta dirección general no tiene que emitir ningún informe al respecto"*.

5.8.3 Informe preceptivo de la Agencia Tributaria de Madrid.

En fecha 14 de agosto de 2025 se solicita, por la SGT del Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad, Emergencias informe a la Agencia Tributaria de Madrid, en el ámbito de sus competencias, al Anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, en materia de zonas de bajas emisiones de especial protección y del servicio de estacionamiento regulado.

Mediante NSI de 2 de septiembre de 2025 se emite informe por la Directora Gerente del organismo autónomo Agencia Tributaria de Madrid, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 30.3 de las Bases de Ejecución del Presupuesto del Ayuntamiento de Madrid, conforme al cual: *"En el caso de que los proyectos de ordenanza, reglamento, resolución o acuerdo puedan suponer una disminución de los ingresos tributarios u otros ingresos de derecho público de su competencia, deberán remitirse también al titular de la Agencia Tributaria Madrid para su informe".*

Analizada la MAIN de 14 de agosto de 2025 las nuevas actuaciones previstas presentan unos ingresos estimados para el periodo 2025-2030 de 203.150.663 euros que se imputarán a dos conceptos presupuestarios de ingresos, el 330 "Tasa por estacionamiento de vehículos" por 96.794.421 euros y al 391 "Multas" por 106.356.242 euros. Con los ingresos y costes estimados, la Memoria contempla que el proyecto tendrá un impacto presupuestario positivo para el periodo 2025-2030 de 115.727.219 euros.

El informe de la Agencia Tributaria de Madrid de 2 de septiembre de 2025 concluye que "*desde el punto de vista del presupuesto de ingresos, la aprobación de la modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible propuesta no supone una disminución de los ingresos tributarios"*.

5.8.4 Informe de la Intervención General del Ayuntamiento de Madrid.

En fecha 14 de agosto de 2025 se solicita, por la SGT del Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad, Emergencias informe a la Intervención General del ayuntamiento de Madrid conforme a lo señalado en el artículo 7 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera al Anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, en materia de zonas de bajas emisiones de especial protección y del servicio de estacionamiento regulado.

Mediante correo electrónico de 3 de septiembre de 2025 la Directora de la Oficina de Contabilidad y Control Financiero de la Intervención General del Ayuntamiento de Madrid informa que:

> *"Como ya se ha reiterado con anterioridad en otras solicitudes del mismo tipo, el artículo 7.3 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera establece, entre otros aspectos, que en la elaboración y aprobación de las disposiciones*

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

reglamentarias los sujetos incluidos en el ámbito de aplicación de la ley deberán valorar sus repercusiones y efectos y supeditarse de forma estricta al cumplimiento de las exigencias de los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera.

En relación con el primer aspecto, no corresponde a esta Intervención General valorar las repercusiones y efectos económicos del anteproyecto.

En relación con el segundo aspecto, conforme a lo establecido en el artículo 15 del Real Decreto 1463/2007, de 2 de noviembre, por el que se aprueba el reglamento de desarrollo de la Ley 18/2001, de 12 de diciembre, de Estabilidad Presupuestaria, en su aplicación a las entidades locales, se entenderá cumplido el objetivo de estabilidad presupuestaria cuando los presupuestos iniciales o, en su caso, modificados, y las liquidaciones presupuestarias alcancen el objetivo establecido.

Asimismo, el artículo 16 de la citada norma establece que la evaluación del cumplimiento del objetivo de estabilidad de las entidades locales, en cuanto a la liquidación del presupuesto o la aprobación de la cuenta general, corresponde a la Intervención General de la Administración del Estado. En cuanto al presupuesto inicial y, en su caso, sus modificaciones, la evaluación del cumplimiento del objetivo de estabilidad corresponde a la Intervención local.

Por lo tanto, conforme a la normativa anterior, la evaluación del cumplimiento del objetivo de estabilidad presupuestaria por la Intervención del Ayuntamiento se realiza mediante el informe al Presupuesto o sus modificaciones, así como con la remisión de la información establecida en la Orden HAP/2015/2012, de 1 de octubre, por la que se desarrollan las obligaciones de suministro de información previstas en la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera".

5.8.5 Informe preceptivo de la Dirección General de Costes de Personal del Ayuntamiento de Madrid.

En fecha 14 de agosto de 2025 se solicita, por la SGT del Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad, Emergencias informe a la Dirección General de Costes de Personal, al Anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, en materia de zonas de bajas emisiones de especial protección y del servicio de estacionamiento regulado.

Mediante NSI de 4 de septiembre de 2025 se remite el Informe de la DG de Costes de Personal de la misma fecha, informa que:

"Respecto de las consecuencias económicas que para el Capítulo I del Presupuesto de Gastos pudieran derivarse del presente proyecto normativo, de acuerdo con la documentación remitida, según se describe en la MAIN, volumen 2, de la propuesta de modificación de la ordenanza de movilidad sostenible, en sus apartados 6.2.1, Impacto del proyecto normativo en materia de medios personales y 6.3.3.5, Coste presupuestario en materia de personal derivado de la aprobación del Proyecto normativo, la propuesta requiere un "Programa de Empleo Temporal para la gestión de nuevas necesidades en materia del SER y de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección", se pone de manifiesto los siguientes extremos:

La propuesta conlleva mantener el Programa de Empleo Temporal para la gestión de nuevas necesidades en materia del SER y de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección" (PCT 15/24)

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

del Área Gobierno Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad. Aprobado por la Delegada del Área de Gobierno de Economía, Innovación y Hacienda, mediante Decreto de 12 abril 2024. (…)

Una vez alcanzado el límite máximo de duración del citado programa de empleo temporal, se prevé necesario un nuevo programa considerando que en 2030 se habrá ampliado el AER en 82.266 plazas. Por tanto, se considera necesario implementar un nuevo programa de empleo temporal a partir del 1 de mayo de 2027. Se estima que el nuevo programa de empleo temporal debe comenzar inmediatamente después de la finalización del anterior y que debe permitir el nombramiento de, al menos, 12 funcionarios interinos para la gestión de las nuevas necesidades del SER.

No obstante, una vez finalizado el programa de carácter temporal vigente en el momento actual, se tendrá que analizar si las necesidades derivadas de la aprobación de la presente ordenanza son de carácter coyuntural para dar cobertura a las nuevas zonas AER en 82.266 plazas, lo que implicaría la tramitación de un nuevo programa o, si por el contrario, nos encontramos ante necesidades de carácter estructural, en cuyo caso se consideraría más razonable plantear la correspondiente creación de plantilla mediante la tramitación de un expediente de modificación de la relación de puestos de trabajo, que no consumiría tasa de reposición de efectivos al tratarse de un nuevo servicio, quedando sujeta a la existencia de disponibilidad presupuestaria.

Por tanto, el impacto presupuestario del Proyecto de ordenanza en materia de gastos de medios personales, en el periodo mayo 2025–abril 2030, asciende a 2.215.955 euros.

A la vista de lo expuesto, en uso de las competencias atribuidas por el apartado 15º.1.4.d) del Acuerdo de 29 de junio de 2023 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid de organización y competencias del Área de Gobierno de Economía, Innovación y Hacienda, por esta Dirección General se emite informe favorable, en los términos expuestos en los apartados anteriores, al Anteproyecto de Ordenanza por el que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible".

5.8.6 Informe preceptivo de la Dirección General de Presupuestos del Ayuntamiento de Madrid.

En fecha 14 de agosto de 2025 se solicita, por la SGT del Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad, Emergencias informe a la Agencia Tributaria de Madrid, en el ámbito de sus competencias, al Anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, en materia de zonas de bajas emisiones de especial protección y del servicio de estacionamiento regulado.

Posteriormente, el 15 de octubre la SGT de Medio Ambiente y Movilidad remite a la DG de Presupuestos el Anteproyecto de Ordenanza actualizado y la MAIN de fecha 15 de octubre de 2025, sobre los que la DG de Presupuestos emite Informe de 28 de octubre de 2025, remitido mediante correo electrónico de la misma fecha.

Respecto a los gastos, el citado Informe de 28 de octubre de 2028 de la DG de Presupuestos señala que:

"Los gastos correspondientes al Contrato Integral de Movilidad se imputarán con cargo a las aplicaciones presupuestarias ***001/150/134.04/219.00*** *"Rep. Mant. Y Conserv. Otro Inmovilizado Material" y* ***001/150/134.04/227.99*** *"Otros trabajos realizados por otras empresas y profesionales" del programa "Gestión de la Movilidad".*

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Los gastos derivados de las acciones de comunicación que no estén incluidos en el Contrato Integral de Movilidad, se imputarán con cargo a la aplicación presupuestaria ***001/150/170.00/226.02*** *"Publicidad y Propaganda" del programa "Dir. y Gest. Admv. Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad".*

Los gastos derivados de la contratación de personal se imputarán al capítulo 1 de gastos del presupuesto del Ayuntamiento de Madrid. Su informe corresponde a la Dirección general de Costes y Gestión de Personal".

Respecto a los ingresos, analizados en el punto 6.3.4 de la MAIN, señala que:

"Los ingresos derivados de las multas de tráfico y estacionamiento se contabilizarán en la aplicación presupuestaria 001/150/133.01/391.20 "Infracciones de la ordenanza de circulación" de la Unidad de Ingresos 133.01 "Tráfico".

Los ingresos derivados del SER se contabilizarán en los diferentes subconceptos del concepto económico 330 "Tasa por estacionamiento de vehículos" de la unidad de ingresos 134.04 " Gestión de la movilidad".

En el punto 6.3.4.3 de la MAIN, se hace referencia a un posible impacto indirecto en los ingresos que el Ayuntamiento pueda obtener por el IVTM, que dependerá de la política fiscal del momento, ya que puede favorecer una transición o renovación de los vehículos más antiguos por otros con clasificaciones medioambientales menos contaminantes que actualmente tienen una bonificación en la cuota del Impuesto".

Concluyendo que:

"De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 30 de las Bases de Ejecución del Presupuesto General de 2025, ***dado que no se produce ninguna disminución en los ingresos del Ayuntamiento****, no se hace ninguna observación sobre los mismos".*

"De acuerdo con la documentación recibida, el proyecto normativo presenta un impacto presupuestario positivo para el periodo 2026-2030. Los ingresos totales previstos ascienden a 184.303.182 euros, mientras que los gastos totales estimados se sitúan en 66.735.569,49 euros.

Los importes descritos se admiten en su carácter estimativo e indicativo en la medida que los mismos servirán como elemento de previsión y programación presupuestaria, sin perjuicio de su debida concreción en las fases de desarrollo y para la elaboración de los presupuestos anuales.

Los gastos por la ejecución y puesta en práctica de la Modificación de la ordenanza tendrán aplicación en los programas 134.04 "Gestión de la Movilidad" y 170.00 "Dir. y Gest. Admv. Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad" del presupuesto del Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad".

Por último, la DG de Presupuestos informa a la "*Incidencia del gasto en ejercicios futuros", que: "Los gastos por ejecución de la Modificación de la Ordenanza Municipal quedarán supeditados a los Presupuestos Municipales que sean aprobados por la Corporación Municipal para cada uno de los ejercicios, y, en su caso, los expedientes de gasto estarán sujetos a los informes de carácter presupuestario que establece el artículo 28 de las Bases de Ejecución del Presupuesto General".*

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

5.8.7 Informe preceptivo de la Dirección General de Organización, Régimen Jurídico y Calidad Regulatoria.

En fecha 31 de octubre de 2025 se emite el Informe de calidad regulatoria del Anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, en materia de zonas de bajas emisiones de especial protección y del servicio de estacionamiento regulado, por la Dirección General de Organización, Régimen Jurídico y Calidad Regulatoria.

5.8.8 Dictamen preceptivo de la Asesoría Jurídica del Ayuntamiento de Madrid.

Pendiente

5.9 Proyecto de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica

La aprobación inicial y el sometimiento a información pública del Proyecto de ordenanza se ha visto precedido de la aprobación inicial, el sometimiento a información pública y, tras la razonada valoración de las alegaciones, a la aprobación definitiva - mediante Acuerdo de 23 de octubre de 2025, [91] publicado en el BOCM [92] y en el BOAM de 4 de noviembre de 2025 [93]incorporados como ANEXOS 3.7 y 3.8 de esta MAIN- del Proyecto de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, garantizándose la participación exigida por los artículos 11 y 13.5 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, al someter el proyecto de ZBE a información pública, durante un plazo no inferior a treinta días.

5.9.1 Aprobación inicial del Proyecto de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Mediante Resolución de 31 de julio de 2025, de la Junta de Gobierno, se aprueba inicialmente y se acuerda someter a información pública el Proyecto de modificación parcial de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección durante un plazo de treinta días (BOCM [94] y BOAM de 4 de agosto de 2025 [95]).

5.9.2 Información pública del Proyecto de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Mediante Resolución de 31 de julio de 2025, de la Directora de la Oficina de la Secretaría de la Junta de Gobierno, se anunció el trámite de información pública del del Proyecto de modificación parcial de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (BOCM [96] y BOAM de 4 de agosto de 2025 [97]).

[91] https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/boam9993_3948.pdf?numeroPublicacion=9993&idSeccion=1c331b3b8551a910VgnVCM200000f921e388RCRD&nombreFichero=boam9993_3948&cacheKey=84&guid=80cfae3fd5b0a910VgnVCM200000f921e388RCRD&csv=true

[92] https://www.bocm.es/boletin/CM_Orden_BOCM/2025/11/04/BOCM-20251104-71.PDF

[93] https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/boam9999_4062.pdf?numeroPublicacion=9999&idSeccion=d00fc787e984a910VgnVCM200000f921e388RCRD&nombreFichero=boam9999_4062&cacheKey=46&guid=8a2cc3807a43a910VgnVCM200000f921e388RCRD&csv=true

[94] https://www.bocm.es/boletin/CM_Orden_BOCM/2025/08/04/BOCM-20250804-57.PDF

[95] https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/boam9934_3034.pdf?numeroPublicacion=9934&idSeccion=0e06feed02068910VgnVCM200000f921e388RCRD&nombreFichero=boam9934_3034&cacheKey=68&guid=1f222c47bbf48910VgnVCM100000891ecb1aRCRD&csv=true

[96] https://www.bocm.es/boletin/CM_Orden_BOCM/2025/08/04/BOCM-20250804-57.PDF

[97] https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/boam9934_3034.pdf?numeroPublicacion=9934&idSeccion=0e06feed02068910VgnVCM200000f921e388RCRD&nombreFichero=boam9934_3034&cacheKey=68&guid=1f222c47bbf48910VgnVCM100000891ecb1aRCRD&csv=true

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

El Proyecto de las ZBEDEP se expuso a información pública por plazo de 30 días, del 5 de agosto al, presentándose 331 escritos de alegaciones, a los que el Ayuntamiento de Madrid ha dado razonada contestación mediante la "Memoria de valoración de las alegaciones presentadas en el período de información pública de la aprobación inicial del Proyecto de modificación parcial de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) de la ciudad de Madrid, acordada por la Junta de Gobierno de 31 de julio de 2025", de fecha 22 de octubre de 2025, un extenso documento de 226 páginas que se incorpora a la presente MAIN en forma de ANEXO 3.5.

5.9.3 Aprobación definitiva del Proyecto de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Proyecto de las ZBEDEP, incorporado a esta MAIN como ANEXO 3.6, ha sido aprobado definitivamente por la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid, mediante Acuerdo de 23 de octubre de 2025, publicado en el BOCM [98] y en el BOAM de 4 de noviembre de 2025 [99] incorporados a la presente MAIN como en forma de ANEXO 3.7 y 3.8 de esta MAIN.

5.10 Información pública del Proyecto de ordenanza.

La aprobación inicial y el sometimiento a información pública del Proyecto de ordenanza se verá precedida de la aprobación inicial, el sometimiento a información pública y la aprobación definitiva del Proyecto de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, por la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid, mediante Acuerdo de 23 de octubre de 2025 (BOCM y BOAM de 4 de noviembre de 2025, incorporados como ANEXOS 3.7 y 3.8 de esta MAIN), por lo que se ha garantizado la participación exigida por los artículos 11 y 13.5 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, al someter el proyecto de ZBE a información pública, durante un plazo no inferior a treinta días.

En cumplimiento del principio de transparencia, a continuación se relacionan y describen los trámites del Proyecto normativo pendientes de realizar en su caso, identificando el órgano competente y la norma atributiva de la competencia.

5.10.1 Número de escritos de alegaciones presentados durante la información pública del Proyecto normativo.

En caso de aprobación inicial por la Junta de Gobierno del Anteproyecto normativo, una vez aprobado inicialmente el Proyecto de ordenanza se someterá a información pública durante un plazo no inferior a 30 días naturales, conforme a lo previsto en el artículo 48.3.a) de la LCREM, para que cualquier persona física o jurídica pueda realizar las alegaciones que estime oportunas.

5.10.2 Relación de escritos de alegaciones formulados durante el plazo de información pública del Proyecto normativo.

Trámite pendiente de realizar, cuando se someta a información pública el Proyecto de ordenanza.

[98] https://www.bocm.es/boletin/CM_Orden_BOCM/2025/11/04/BOCM-20251104-71.PDF

[99] https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/boam9999_4062.pdf?numeroPublicacion=9999&idSeccion=d00fc787e984a910VgnVCM200000f921e388RCRD&nombreFichero=boam9999_4062&cacheKey=46&guid=8a2cc3807a43a910VgnVCM200000f921e388RCRD&csv=true

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

5.10.3 Relación de escritos de alegaciones formuladas al Proyecto de ordenanza fuera del plazo de información pública.

Trámite pendiente de realizar, cuando se someta a información pública el Proyecto de ordenanza.

5.10.4 Número de alegaciones formuladas.

Trámite pendiente de realizar, cuando se someta a información pública el Proyecto de ordenanza.

5.10.5 Valoración de las alegaciones formuladas al Proyecto normativo durante el sometimiento a información pública.

Trámite pendiente de realizar, cuando se someta a información pública el Proyecto de ordenanza. Junto al Proyecto definitivo de ordenanza que se elevará a la aprobación, en su caso, de la Junta de Gobierno, conforme a lo previsto en el artículo 48.3.a) de la LCREM, se acompañarán las alegaciones recibidas y la memoria que recoja su valoración.

5.11 Aprobación definitiva por la Junta de Gobierno del Proyecto de ordenanza.

Trámite pendiente de realizar, en su caso. Una vez finalice el trámite de información pública el Proyecto de ordenanza se elevará a la Junta de Gobierno para su aprobación definitiva, conforme a lo previsto en el artículo 48.3.a) de la LCREM. En caso de que se produjera dicha aprobación definitiva del Proyecto de ordenanza, la Junta de Gobierno remitirá al Pleno del Ayuntamiento de Madrid el Proyecto de ordenanza para su tramitación oportuna.

5.12 Tramitación plenaria del Proyecto de ordenanza.

Trámite pendiente de realizar, en su caso. En caso de que el Proyecto de ordenanza haya sido definitivamente aprobado por la Junta de Gobierno, será elevado al Pleno que lo someterá a dictamen de la Comisión del Pleno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad (artículo 48.3.c) de la LCREM) y, posteriormente, a votación por el Pleno del Ayuntamiento de Madrid, conforme a lo previstos en el artículo 48.3.d) de la LCREM).

5.13 Aprobación del proyecto en Pleno

Trámite pendiente de realizar, en su caso. En caso de que se produjera la aprobación por el Pleno del Ayuntamiento de Madrid de la ordenanza, ésta será remitida a publicación oficial en el BOCM por la Secretaría del Pleno, conforme a lo previstos en el artículo 48.3.e) de la LCREM). Todo ello, sin perjuicio de su publicación oficial en el BOAM y electrónica en el portal web municipal. La aprobación de la norma se comunicará a la Administración General del Estado y a la Comunidad de Madrid (artículo 48.3.f) de la LCREM).

5.14 Publicación oficial, huella normativa e información actualizada de la Ordenanza de Movilidad Sostenible.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22

Trámite pendiente de realizar, en su caso. En caso de que se produzca la aprobación por el Pleno del Ayuntamiento de Madrid de la ordenanza, ésta será objeto de publicación oficial en el BOCM, sin perjuicio de su publicación oficial en el BOAM y electrónica en el portal web municipal.

En la huella normativa del portal de trasparencia del Ayuntamiento de Madrid figurará la ordenanza modificativa de la OMS, así como el texto consolidado de la OMS.

En el portal web municipal se publicará electrónicamente la ordenanza modificativa de la OMS, así como el texto consolidado de la OMS, así como la información actualizada sobre normativa de tráfico, circulación y estacionamiento, con especial referencia a la regulación de las ZBEDEP Distrito centro y Plaza Elíptica y la relativa al SER.

Información de Firmantes del Documento

MADRID

JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:14:45
MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL — Fecha Firma: 10/12/2025 13:38:56
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD / SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE — Fecha Firma: 10/12/2025 13:45:22