

MEMORIA DE VALORACIÓN DE LAS ALEGACIONES PRESENTADAS EN EL PERÍODO DE INFORMACIÓN PÚBLICA DE LA APROBACIÓN INICIAL DEL PROYECTO DE MODIFICACIÓN DE LA ORDENANZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE 5 DE OCTUBRE DE 2018 (OMS), ACORDADA POR LA JUNTA DE GOBIERNO DE 11 DE DICIEMBRE DE 2025 (Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid número 298 de 15 de diciembre de 2025).

DOC: 1 - [REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Solicita se desestime la posibilidad de ampliar el horario del SER a noches, fines de semana completos y festivos, manteniendo el horario actual (lunes a viernes hasta 21:00 y sábados hasta 15:00. La ampliación del horario del SER es una carga excesiva al eliminar periodos libres de regulación, impacta negativamente en la conciliación familiar, el ocio y las actividades sociales. Se propone considerar alternativas menos restrictivas a la ampliación del horario del SER como reforzar el control de la doble fila, promover parkings subterráneos o incentivar el transporte público. La medida tiene un fin recaudatorio sin garantizar mejoras en el aparcamiento o transporte público, perjudica el acceso a servicios sanitarios en zonas hospitalarias, vulnerando el derecho a la salud. perjudica económicamente a los trabajadores nocturnos, generando desigualdad y afectando a la conciliación laboral. Falta de un estudio de impacto sobre colectivos vulnerables y la vulneración de principios de proporcionalidad y motivación. Se proponen alternativas menos restrictivas que la ampliación del horario del SER., medida es discriminatoria para residentes de la periferia debido a la **insuficiencia del transporte público nocturno y festivo**

**RESPUESTA.** La ampliación del horario del SER a **noches, fines de semana completos y festivos**, prevista en el proyecto inicial de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, en el **apartado 10 del artículo 49, no implica en ningún caso su aplicación automática** en todo el ámbito territorial del Estacionamiento Regulado. (AER)

Cualquier ampliación horaria de dicho servicio queda **supeditada al previo informe favorable del órgano competente en materia de gestión del estacionamiento regulado**, pudiendo acordarse únicamente para **zonas concretas del AER** que presenten **una elevada demanda de estacionamiento en horarios distintos de los generales**, motivada por la existencia de actividades **comerciales, culturales, deportivas, de ocio o turísticas** que así lo justifiquen.

La ampliación del horario del estacionamiento regulado tendrá carácter **excepcional y temporal**, pudiendo establecerse, **como máximo**:

- Desde las **09:00 h** hasta las **06:00 h del día siguiente**,
- En días **laborables o festivos**,
- Siempre previa **solicitud debidamente motivada**,
- Y avalada mediante **informe de la Junta o Juntas Municipales de Distrito afectadas**.

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  
[REDACTED]

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  
[REDACTED]

El horario extendido únicamente podrá **mantenerse durante el tiempo estrictamente necesario** para atender el **motivo de interés general** que haya dado lugar a la solicitud.

El acuerdo o decreto que, en su caso, autorice la ampliación horaria deberá indicar de manera expresa:

- El **ámbito geográfico** afectado.
- El **periodo temporal** concreto de aplicación.
- Las **condiciones específicas** que resulten exigibles en la zona durante la ampliación.

Tal y como señala el **Estudio de impacto económico de la ampliación del AER y la inclusión de nuevos horarios de regulación en la nueva ordenanza de movilidad del Ayuntamiento de Madrid**, –que forma parte del expediente de aprobación del proyecto inicial de modificación de la OMS y de la documentación disponible en el trámite de información pública a efectos de la presentación de alegaciones–, la delimitación de estas zonas de **horario extendido trae causa en la celebración de eventos y espectáculos deportivos y/o culturales, así como en la concentración de actividad comercial o de ocio que conllevan una afluencia relevante de personas que reducen significativamente la dotación de estacionamiento para los vehículos de los residentes.**

*Teniendo en cuenta las dificultades específicas que este tipo de actividades causan a los residentes y a las personas que acceden a la zona por otros motivos, la medida palia sustancialmente la reticencia que algunas personas pueden tener para vivir o desarrollar su actividad comercial habitual en estas zonas. En este sentido, la implantación del SER contribuye a mantener un equilibrio económico de la actividad habitual al posibilitar, por un lado, que los clientes sigan accediendo a los servicios de la zona sin temor a no disponer de estacionamiento y, por otra, que se produzca una fuga de residentes consumidores que puedan considerar las molestias que les supone la celebración de este tipo de eventos y/o concentración de actividad comercial, cultural, deportiva o de ocio como elemento coadyuvante para considerar su traslado a otras ubicaciones, con el consiguiente efecto sobre una serie de actividades comerciales ya implantadas.*

*Esta medida es igualmente beneficiosa en relación con la estabilización de los precios de las viviendas y locales de la zona, que podrían experimentar fluctuaciones debidas a estas condiciones.*

En relación a la supuesta **ausencia de un análisis de impacto social**, se pone de manifiesto que entre la documentación disponible en el trámite de información pública a efectos de la presentación de alegaciones, se ha efectuado la puesta a disposición del **Estudio de impacto económico de la ampliación del AER y la inclusión de nuevos horarios de regulación en la nueva Ordenanza de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid**, que contempla una consideración de las realidades sociales y económicas afectadas por la modificación de la Ordenanza que es objeto de consideración.

A la hora de llevar a efecto cualquier actuación administrativa que afecte a estos grupos poblacionales se examinan siempre las necesidades de aquellos, y por lo tanto, se convierte a esos mismos sujetos en beneficiarios primordiales de un régimen cuyo objeto no es la prohibición y la restricción en sí mismas consideradas, sino la consecución de un entorno más favorable especialmente desde el punto de vista de la salud pública.

#### Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59

Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51

Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

En definitiva, el estacionamiento regulado tiene como objetivo reducir el uso indiscriminado del vehículo privado y fomentar formas de movilidad más eficientes y sostenibles. Asimismo, buscan preservar los espacios de estacionamiento en vía pública para los residentes en su propio barrio y garantizar una distribución equitativa y racional de las plazas, que permita una adecuada rotación y contribuya a una movilidad sostenible en toda la ciudad de Madrid. Todo ello permite **mejorar la calidad del aire mediante la reducción de emisiones contaminantes**.

Las alegaciones presentadas describen las problemáticas que pudieran surgir como consecuencia de una **hipotética regulación del estacionamiento en horario nocturno**, que tal y como se ha señalado anteriormente **no tiene un carácter de aplicación directa en ningún supuesto** y que se realizará **previo informe favorable del órgano competente en materia de gestión del servicio de estacionamiento regulado**, pudiéndose acordar la ampliación horaria **solamente para determinadas zonas donde ya está establecido el estacionamiento regulado en las que concurren una alta demanda de estacionamiento en horarios distintos al general** establecido para el SER, debido a la concentración de actividad comercial, cultural, deportiva, de ocio o turismo.

Respecto a lo alegado sobre el **transporte público**, cabe señalar que los objetivos perseguidos por la modificación normativa están directamente encaminados al **interés público**, con particular atención al de los colectivos más sensibles por razones de cualquier índole, o a aquellos que pudieran sufrir de una manera más grave los efectos de la contaminación ambiental. En cuanto a lo alegado sobre la **disponibilidad del transporte**, es decir disponer de un medio de transporte adecuado para las necesidades diarias de la población, la **accesibilidad** –grado en que pueden alcanzarse destinos relevantes dados los medios de transporte disponibles en tiempo razonable–, y **asequibilidad** –capacidad para hacer frente a los gastos derivados de la movilidad básica necesaria para acceder a actividades esenciales– y **aceptabilidad** (adecuación de la oferta de servicios de transporte a personas de movilidad y/o sensibilidad reducida), cabe señalar lo siguiente: en cuanto a la **disponibilidad**, Metro de Madrid tiene 303 estaciones y EMT tiene 10.884 paradas. La distancia media entre paradas Metro es de 600 metros y entre paradas de autobús 325 metros, lo que garantiza con carácter general una disponibilidad de paradas de transporte público excepcional en todo Madrid en general. Respecto a las bonificaciones para colectivos vulnerables, el sistema de transporte público de la Comunidad de Madrid contempla medidas como la gratuidad hasta los 14 años, el Abono Joven a 10 euros hasta los 26 años, el Abono +65 gratuito, y facilidades de acceso y descuentos para personas con movilidad reducida o discapacidad.

Asimismo, cabe señalar que desde enero de 2021 se han implantado las jornadas de transporte público gratuito, una iniciativa en la que la ciudad de Madrid es pionera. Desde entonces se ha activado en múltiples ocasiones para fomentar la movilidad sostenible y facilitar los desplazamientos en días de alta demanda. Estas jornadas permiten viajar sin coste en los autobuses de la EMT –excepto en la línea Exprés Aeropuerto– y realizar trayectos gratuitos de hasta 30 minutos en BiciMad. La experiencia acumulada demuestra su amplio alcance: más de **68,8 millones de viajes** se han realizado durante las **65 jornadas de gratuidad**, beneficiando a más de **13,6 millones de usuarios no habituales**, y potenciando el uso del transporte público y la bicicleta como alternativas al vehículo privado en momentos clave del año, como la vuelta al trabajo y a los centros educativos, periodos vacacionales o campañas comerciales ( Los autobuses de EMT Madrid y los viajes en BiciMad serán gratuitos por primera vez el 1 de septiembre – Ayuntamiento de Madrid). Todo ello demuestra un esfuerzo integral por garantizar una movilidad accesible y equitativa.

A su vez, la oferta de transporte público debe responder especialmente a las necesidades de movilidad por motivos laborales, evitando que la tenencia o no de vehículo privado suponga una discriminación para los trabajadores. El **Plan de Movilidad Urbana Sostenible Madrid 360** plantea objetivos que pasan por

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



la racionalización del uso de cada modo de transporte, fundamentada en su integración funcional. Esa racionalización precisa, en primer lugar, de una priorización de modos de transporte.

Estas medidas, junto con la ampliación del propio SER, **forman parte del marco estratégico definido por la Estrategia de Movilidad Sostenible Madrid 360**, que impulsa un conjunto integrado de acciones destinadas a mejorar la movilidad urbana, reducir la congestión, fomentar alternativas sostenibles y equilibrar el uso del espacio público.

En relación con la alegación presentada, en la que se plantea la existencia de alternativas supuestamente menos restrictivas que la ampliación del SER, tales como el refuerzo del **control de la doble fila** o la promoción del **uso de aparcamientos subterráneos**, se informa lo siguiente:

1º.- El **objetivo principal del SER** es **ordenar y priorizar el uso de las bandas de estacionamiento en la vía pública**, de manera que dichos espacios puedan ser utilizados preferentemente por los residentes y por quienes realizan desplazamientos necesarios al ámbito afectado. La ampliación del SER se fundamenta precisamente en la necesidad de garantizar esta prioridad, **optimizando la rotación y reduciendo la presión del estacionamiento externo** que afecta a los barrios limítrofes.

2º.- En cuanto a las medidas mencionadas por el alegante, es necesario señalar que:

- **El control de la doble fila no constituye una alternativa al SER**, sino una actuación complementaria. Dicho control **ya se realiza dentro del ámbito del SER**, lo cual contribuye a mejorar la fluidez del tráfico, la seguridad vial y la disponibilidad de espacio en la vía pública. No obstante, este tipo de actuaciones no tiene capacidad por sí solo para ordenar la alta demanda de estacionamiento que se registra en determinadas zonas, ni para garantizar la prioridad del residente.
- La promoción del uso de aparcamientos públicos o privados, incluidos los aparcamientos subterráneos, también es una **medida complementaria**, pero no sustitutiva. Su función es ofrecer alternativas de larga estancia que permitan liberar espacio en superficie, mientras que el SER actúa directamente sobre la regulación, rotación y control efectivo del aparcamiento en la calle. Ambas líneas de actuación son compatibles y se desarrollan de forma coordinada.

Por todo ello, se concluye que las medidas planteadas en la alegación no pueden considerarse alternativas al SER, ya que su finalidad y ámbito de actuación son distintos. El control de la doble fila y la promoción del uso de aparcamientos constituyen actuaciones complementarias y ya previstas dentro de la planificación municipal, mientras que la ampliación del SER es la medida adecuada para alcanzar los objetivos de ordenación y priorización del estacionamiento en superficie.

A la vista de lo anterior, y dado que la alegación no se refiere a un extremo que implique modificación o corrección del **Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible**, **procede su desestimación**, por no apreciarse motivo que justifique cambio alguno en el texto propuesto. Como

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

DOC: 2 - [REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Solicita ampliar el área SER propuesta para Palomeras Bajas para incluir la zona del Estadio de Vallecas y establecer un límite lógico en la Avenida de Buenos Aires. Propone como escenario ideal incluir la totalidad de los barrios de **San Diego, Numancia, Palomeras Bajas, Portazgo y Palomeras Sureste** en el SER. Solicita, como alternativa, la inclusión parcial en el SER de zonas problemáticas de los barrios de Portazgo y Palomeras Sureste.. Se solicita incluir todos los barrios de Puente de Vallecas en la nueva Ordenanza de Movilidad Sostenible para permitir la futura implantación del SER. Se solicita la **implementación urgente y prioritaria del SER** en todo el barrio de San Diego y en zonas específicas de Palomeras Bajas y Numancia.

**RESPUESTA.** Las posibles ampliaciones del SER previstas en el proyecto inicial de la Ordenanza de Movilidad Sostenible para el Distrito de **Puente de Vallecas** tienen como objetivo reducir el uso indiscriminado del vehículo privado y fomentar formas de movilidad más eficientes y sostenibles. Asimismo, buscan preservar los espacios de estacionamiento en vía pública para los residentes en su propio barrio y garantizar una distribución equitativa y racional de las plazas, que permita una adecuada rotación y contribuya a una movilidad sostenible en toda la ciudad de Madrid. Todo ello permite mejorar la calidad del aire mediante la reducción de emisiones contaminantes.

Para fundamentar las posibles ampliaciones, se han realizado estudios de ocupación/rotación en dichos ámbitos, en los que se han comprobado las necesidades existentes con relación al estacionamiento en vía pública y las afecciones que genera, principalmente para los vecinos residentes en sus barrios. Concretamente, según la documentación que acompaña al proyecto de Ordenanza, la ampliación del SER en los barrios de **San Diego, Numancia y Palomeras Bajas** dentro del Distrito de Puente de Vallecas actualmente se justifica especialmente en dichos barrios por la elevada presión sobre el aparcamiento, las dificultades de los residentes para estacionar, especialmente al regresar de su jornada laboral, el efecto frontera con zonas ya reguladas, así como la falta de garajes en determinadas edificaciones residenciales en los barrios indicados. A ello se suma la demanda generada por la actividad comercial, que provoca gran rotación de vehículos, y el incremento de infracciones por estacionamiento indebido, constatado en los estudios realizados.

Asimismo, indicar que el apartado segundo de la Disposición transitoria quinta del proyecto inicial de la modificación de la OMS establece que la implantación de forma efectiva del SER se llevará a cabo antes de 31 de diciembre de 2035, en las zonas, barrios o distritos incorporados al Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la presente modificación. Dicho plazo tiene carácter **máximo**, sin que **en ningún caso impida que la implantación pueda llevarse a cabo con anterioridad**, una vez que entre en vigor la modificación de la OMS actualmente en tramitación y respecto de la cual se formulan las alegaciones.

Por lo que respecta al resto de las zonas señaladas en la alegación como susceptibles de ampliación del SER, aun cuando se han realizado los estudios técnicos pertinentes, debe indicarse que, en el momento actual, dichas áreas no cumplen las condiciones y requisitos establecidos para su incorporación. En consecuencia, no se prevé extender la ampliación del SER a estos ámbitos dentro de los plazos mencionados.

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  
[REDACTED]

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  
[REDACTED]

A su vez, la implantación efectiva del SER en los ámbitos previstos queda condicionada al cumplimiento de los **trámites establecidos en citado apartado segundo de la DT 5ª**, que exige, con carácter previo, el **acuerdo favorable de la Junta Municipal del Distrito correspondiente**, así como la **consulta a los vecinos y asociaciones vecinales afectadas**.

Igualmente, la ejecución de la ampliación del SER está sujeta a las disponibilidades presupuestarias municipales, así como al cumplimiento de la normativa aplicable en materia de modificación del contrato del servicio.

Por todo ello, se valora positivamente la alegación en los términos planteados, aclarando que el marco normativo vigente permite adelantar la implantación del SER cuando concurren las condiciones necesarias. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

## DOC: 3 - [REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Solicita desestimar la ampliación del horario del SER a noches y fines de semana, pidiendo que se mantenga el horario actual. Se alega que la ampliación del horario del SER es una medida recaudatoria que no mejora el aparcamiento y supone una carga excesiva. La ampliación del SER perjudica la conciliación familiar, el ocio y las actividades sociales. Se propone considerar alternativas menos restrictivas a la ampliación del horario del SER como reforzar el control de la doble fila, promover parkings subterráneos o incentivar el transporte público. La propuesta carece de los estudios de impacto legalmente exigidos sobre **colectivos vulnerables**. La medida dificulta el acceso a centros sanitarios, vulnerando el derecho a la salud, ya que es una carga injustificada para el colectivo sanitario, que causa perjuicios económicos, logísticos y de bienestar. Se perjudica económicamente a todos los trabajadores nocturnos y genera desigualdad social y se discrimina a los residentes de la periferia por la falta de alternativas de transporte público.

**RESPUESTA.** La ampliación del horario del SER a **noches, fines de semana completos y festivos**, prevista en el proyecto inicial de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, en el **apartado 10 del artículo 49, no implica en ningún caso su aplicación automática** en todo el ámbito territorial del Estacionamiento Regulado. (AER)

Cualquier ampliación horaria de dicho servicio queda **supeditada al previo informe favorable del órgano competente en materia de gestión del estacionamiento regulado**, pudiendo acordarse únicamente para **zonas concretas del AER** que presenten **una elevada demanda de estacionamiento en horarios distintos de los generales**, motivada por la existencia de actividades **comerciales, culturales, deportivas, de ocio o turísticas** que así lo justifiquen.

La ampliación del horario del estacionamiento regulado tendrá carácter **excepcional y temporal**, pudiendo establecerse, **como máximo**:

- Desde las **09:00 h** hasta las **06:00 h del día siguiente**,

### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  
[REDACTED]

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  
[REDACTED]

- En días **laborables o festivos**,
- Siempre previa **solicitud debidamente motivada**,
- Y avalada mediante **informe de la Junta o Juntas Municipales de Distrito afectadas**.

El horario extendido únicamente podrá **mantenerse durante el tiempo estrictamente necesario** para atender el **motivo de interés general** que haya dado lugar a la solicitud.

El acuerdo o decreto que, en su caso, autorice la ampliación horaria deberá indicar de manera expresa:

- El **ámbito geográfico** afectado.
- El **periodo temporal** concreto de aplicación.
- Las **condiciones específicas** que resulten exigibles en la zona durante la ampliación.

Tal y como señala el **Estudio de impacto económico de la ampliación del AER y la inclusión de nuevos horarios de regulación en la nueva ordenanza de movilidad del Ayuntamiento de Madrid**, –que forma parte del expediente de aprobación del proyecto inicial de modificación de la OMS y de la documentación disponible en el trámite de información pública a efectos de la presentación de alegaciones–, la delimitación de estas zonas de **horario extendido trae causa en la celebración de eventos y espectáculos deportivos y/o culturales, así como en la concentración de actividad comercial o de ocio que conllevan una afluencia relevante de personas que reducen significativamente la dotación de estacionamiento para los vehículos de los residentes**.

*Teniendo en cuenta las dificultades específicas que este tipo de actividades causan a los residentes y a las personas que acceden a la zona por otros motivos, la medida palia sustancialmente la reticencia que algunas personas pueden tener para vivir o desarrollar su actividad comercial habitual en estas zonas. En este sentido, la implantación del SER contribuye a mantener un equilibrio económico de la actividad habitual al posibilitar, por un lado, que los clientes sigan accediendo a los servicios de la zona sin temor a no disponer de estacionamiento y, por otra, que se produzca una fuga de residentes consumidores que puedan considerar las molestias que les supone la celebración de este tipo de eventos y/o concentración de actividad comercial, cultural, deportiva o de ocio como elemento coadyuvante para considerar su traslado a otras ubicaciones, con el consiguiente efecto sobre una serie de actividades comerciales ya implantadas.*

*Esta medida es igualmente beneficiosa en relación con la estabilización de los precios de las viviendas y locales de la zona, que podrían experimentar fluctuaciones debidas a estas condiciones.*

En relación a la supuesta **ausencia** de los estudios de impacto legalmente exigidos sobre **colectivos vulnerables**, se pone de manifiesto que entre la documentación disponible en el trámite de información pública a efectos de la presentación de alegaciones, se ha efectuado la puesta a disposición del **Estudio de impacto económico de la ampliación del AER y la inclusión de nuevos horarios de regulación en la nueva Ordenanza de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid**, que contemplan la consideración de las realidades sociales y económicas afectadas por la modificación de la Ordenanza.

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

A la hora de llevar a efecto cualquier actuación administrativa que afecte a estos grupos poblacionales se examinan siempre las necesidades de aquellos, y por lo tanto, se convierte a esos mismos sujetos en beneficiarios primordiales de un régimen cuyo objeto no es la prohibición y la restricción en sí mismas consideradas, sino la consecución de un entorno más favorable especialmente desde el punto de vista de la salud pública.

En definitiva, el estacionamiento regulado tiene como objetivo reducir el uso indiscriminado del vehículo privado y fomentar formas de movilidad más eficientes y sostenibles. Asimismo, buscan preservar los espacios de estacionamiento en vía pública para los residentes en su propio barrio y garantizar una distribución equitativa y racional de las plazas, que permita una adecuada rotación y contribuya a una movilidad sostenible en toda la ciudad de Madrid. Todo ello permite **mejorar la calidad del aire mediante la reducción de emisiones contaminantes**.

Las alegaciones presentadas describen las problemáticas que pudieran surgir como consecuencia de una **hipotética regulación del estacionamiento en horario nocturno**, que tal y como se ha señalado anteriormente **no tiene un carácter de aplicación directa en ningún supuesto**, y que se realizará **previo informe favorable del órgano competente en materia de gestión del servicio de estacionamiento regulado**, pudiéndose acordar la ampliación horaria **solamente para determinadas zonas donde ya está establecido el estacionamiento regulado en las que concurren una alta demanda de estacionamiento en horarios distintos al general** establecido para el SER, debido a la concentración de actividad comercial, cultural, deportiva, de ocio o turismo.

En relación con lo alegado sobre el **transporte público**, cabe señalar que los objetivos perseguidos por la modificación normativa están directamente encaminados al **interés público**, con particular atención al de los colectivos más sensibles por razones de cualquier índole, o a aquellos que pudieran sufrir de una manera más grave los efectos de la contaminación ambiental. En cuanto a lo alegado sobre la **disponibilidad del transporte**, es decir disponer de un medio de transporte adecuado para las necesidades diarias de la población, la **accesibilidad** –grado en que pueden alcanzarse destinos relevantes dados los medios de transporte disponibles en tiempo razonable–, y **asequibilidad** –capacidad para hacer frente a los gastos derivados de la movilidad básica necesaria para acceder a actividades esenciales– y **aceptabilidad** (adecuación de la oferta de servicios de transporte a personas de movilidad y/o sensibilidad reducida), cabe señalar lo siguiente: en cuanto a la **disponibilidad**, Metro de Madrid tiene 303 estaciones y EMT tiene 10.884 paradas. La distancia media entre paradas Metro es de 600 metros y entre paradas de autobús 325 metros, lo que garantiza con carácter general una disponibilidad de paradas de transporte público excepcional en todo Madrid en general. Respecto a las bonificaciones para colectivos vulnerables, el sistema de transporte público de la Comunidad de Madrid contempla medidas como la gratuidad hasta los 14 años, el Abono Joven a 10 euros hasta los 26 años, el Abono +65 gratuito, y facilidades de acceso y descuentos para personas con movilidad reducida o discapacidad.

Asimismo, cabe señalar que desde enero de 2021 se han implantado las **jornadas de transporte público gratuito**, una iniciativa en la que la ciudad de Madrid es pionera. Desde entonces se ha activado en múltiples ocasiones para fomentar la movilidad sostenible y facilitar los desplazamientos en días de alta demanda. Estas jornadas permiten viajar sin coste en los autobuses de la EMT –excepto en la línea Exprés Aeropuerto– y realizar trayectos gratuitos de hasta 30 minutos en BiciMad. La experiencia acumulada demuestra su amplio alcance: más de **68,8 millones de viajes** se han realizado durante las **65 jornadas de gratuidad**, beneficiando a más de **13,6 millones de usuarios no habituales**, y potenciando el uso del transporte público y la bicicleta como alternativas al vehículo privado en momentos clave del año, como la vuelta al trabajo y a los centros educativos, periodos vacacionales o campañas comerciales ( Los autobuses de EMT Madrid y los viajes en BiciMad serán gratuitos por primera vez el 1 de septiembre – Ayuntamiento de Madrid). Todo ello demuestra un esfuerzo integral por garantizar una movilidad accesible y equitativa.

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



A su vez, la oferta de transporte público debe responder especialmente a las necesidades de movilidad por motivos laborales, evitando que la tenencia o no de vehículo privado suponga una discriminación para los trabajadores. El **Plan de Movilidad Urbana Sostenible Madrid 360** plantea objetivos que pasan por la racionalización del uso de cada modo de transporte, fundamentada en su integración funcional. Esa racionalización precisa, en primer lugar, de una priorización de modos de transporte.

Estas medidas, junto con la ampliación del propio SER, **forman parte del marco estratégico definido por la Estrategia de Movilidad Sostenible Madrid 360**, que impulsa un conjunto integrado de acciones destinadas a mejorar la movilidad urbana, reducir la congestión, fomentar alternativas sostenibles y equilibrar el uso del espacio público.

En relación con la alegación presentada, en la que se plantea la existencia de alternativas supuestamente menos restrictivas que la ampliación del SER, tales como el refuerzo del **control de la doble fila** o la promoción del **uso de aparcamientos subterráneos**, se informa lo siguiente:

**1º.- El objetivo principal del SER es ordenar y priorizar el uso de las bandas de estacionamiento en la vía pública**, de manera que dichos espacios puedan ser utilizados preferentemente por los residentes y por quienes realizan desplazamientos necesarios al ámbito afectado. La ampliación del SER se fundamenta precisamente en la necesidad de garantizar esta prioridad, **optimizando la rotación y reduciendo la presión del estacionamiento externo** que afecta a los barrios limítrofes.

**2º.-** En cuanto a las medidas mencionadas por el alegante, es necesario señalar que:

- **El control de la doble fila no constituye una alternativa al SER**, sino una actuación complementaria. Dicho control **ya se realiza dentro del ámbito del SER**, lo cual contribuye a mejorar la fluidez del tráfico, la seguridad vial y la disponibilidad de espacio en la vía pública. No obstante, este tipo de actuaciones no tiene capacidad por sí solo para ordenar la alta demanda de estacionamiento que se registra en determinadas zonas, ni para garantizar la prioridad del residente.
- La promoción del uso de aparcamientos públicos o privados, incluidos los aparcamientos subterráneos, también es una **medida complementaria**, pero no sustitutiva. Su función es ofrecer alternativas de larga estancia que permitan liberar espacio en superficie, mientras que el SER actúa directamente sobre la regulación, rotación y control efectivo del aparcamiento en la calle. Ambas líneas de actuación son compatibles y se desarrollan de forma coordinada.

Por todo ello, se concluye que las medidas planteadas en la alegación no pueden considerarse alternativas al SER, ya que su finalidad y ámbito de actuación son distintos. El control de la doble fila y la promoción del uso de aparcamientos constituyen actuaciones complementarias y ya previstas dentro de la planificación municipal, mientras que la ampliación del SER es la medida adecuada para alcanzar los objetivos de ordenación y priorización del estacionamiento en superficie.

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

A la vista de lo anterior, y dado que la alegación no se refiere a un extremo que implique modificación o corrección del **Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible**, **procede su desestimación**, por no apreciarse motivo que justifique cambio alguno en el texto propuesto. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

## DOC: 4 - [REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Solicita desestimar la ampliación del horario del SER a noches, fines de semana y festivos, manteniendo el horario vigente. Se alega que es una carga excesiva y recaudatoria que no mejorará la disponibilidad de aparcamiento y que impactará negativamente en la conciliación, el ocio y las actividades sociales, afectando a colectivos vulnerables. Se propone la existencia de alternativas menos restrictivas que la ampliación del SER, como el control de la **dobles fila** o la promoción de parkings. La propuesta carece de un estudio de impacto sobre **colectivos vulnerables**, incumpliendo la normativa sobre procedimiento administrativo y de igualdad. La ampliación del SER en zonas con hospitales dificultaría el acceso a servicios sanitarios, vulnerando el derecho a la salud, siendo una carga injustificada para el colectivo sanitario, que trabaja en turnos rotatorios. Se proponen alternativas como exenciones o aparcamientos gratuitos. La medida perjudica a todos los trabajadores nocturnos que dependen del vehículo privado, aumentando sus costes y generando desigualdad social, así como a los residentes de municipios periféricos con mal transporte público, generando un impacto económico y medioambiental negativo.

**RESPUESTA.** La ampliación del horario del SER a **noches, fines de semana completos y festivos**, prevista en el proyecto inicial de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, en el **apartado 10 del artículo 49, no implica en ningún caso su aplicación automática** en todo el ámbito territorial del Estacionamiento Regulado. (AER)

Cualquier ampliación horaria de dicho servicio queda **supeditada al previo informe favorable del órgano competente en materia de gestión del estacionamiento regulado**, pudiendo acordarse únicamente para **zonas concretas del AER** que presenten **una elevada demanda de estacionamiento en horarios distintos de los generales**, motivada por la existencia de actividades **comerciales, culturales, deportivas, de ocio o turísticas** que así lo justifiquen.

La ampliación del horario del estacionamiento regulado tendrá carácter **excepcional y temporal**, pudiendo establecerse, **como máximo**:

- Desde las **09:00 h** hasta las **06:00 h del día siguiente**,
- En días **laborables o festivos**,
- Siempre previa **solicitud debidamente motivada**,

### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  
[REDACTED]

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  
[REDACTED]

- Y avalada mediante **informe de la Junta o Juntas Municipales de Distrito afectadas**.

El horario extendido únicamente podrá **mantenerse durante el tiempo estrictamente necesario** para atender el **motivo de interés general** que haya dado lugar a la solicitud.

El acuerdo o decreto que, en su caso, autorice la ampliación horaria deberá indicar de manera expresa:

- El **ámbito geográfico** afectado.
- El **periodo temporal** concreto de aplicación.
- Las **condiciones específicas** que resulten exigibles en la zona durante la ampliación.

Tal y como señala el **Estudio de impacto económico de la ampliación del AER y la inclusión de nuevos horarios de regulación en la nueva ordenanza de movilidad del Ayuntamiento de Madrid**, –que forma parte del expediente de aprobación del proyecto inicial de modificación de la OMS y de la documentación disponible en el trámite de información pública a efectos de la presentación de alegaciones–, la delimitación de estas zonas de **horario extendido trae causa en la celebración de eventos y espectáculos deportivos y/o culturales, así como en la concentración de actividad comercial o de ocio que conllevan una afluencia relevante de personas que reducen significativamente la dotación de estacionamiento para los vehículos de los residentes**.

*Teniendo en cuenta las dificultades específicas que este tipo de actividades causan a los residentes y a las personas que acceden a la zona por otros motivos, la medida palia sustancialmente la reticencia que algunas personas pueden tener para vivir o desarrollar su actividad comercial habitual en estas zonas. En este sentido, la implantación del SER contribuye a mantener un equilibrio económico de la actividad habitual al posibilitar, por un lado, que los clientes sigan accediendo a los servicios de la zona sin temor a no disponer de estacionamiento y, por otra, que se produzca una fuga de residentes consumidores que puedan considerar las molestias que les supone la celebración de este tipo de eventos y/o concentración de actividad comercial, cultural, deportiva o de ocio como elemento coadyuvante para considerar su traslado a otras ubicaciones, con el consiguiente efecto sobre una serie de actividades comerciales ya implantadas.*

*Esta medida es igualmente beneficiosa en relación con la estabilización de los precios de las viviendas y locales de la zona, que podrían experimentar fluctuaciones debidas a estas condiciones.*

En relación a la supuesta **ausencia** de los estudios de impacto legalmente exigidos sobre **colectivos vulnerables**, se pone de manifiesto que entre la documentación disponible en el trámite de información pública a efectos de la presentación de alegaciones, se ha efectuado la puesta a disposición del **Estudio de impacto económico de la ampliación del AER y la inclusión de nuevos horarios de regulación en la nueva Ordenanza de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid**, que contemplan la consideración de las realidades sociales y económicas afectadas por la modificación de la Ordenanza.

A la hora de llevar a efecto cualquier actuación administrativa que afecte a estos grupos poblacionales se examinan siempre las necesidades de aquellos, y por lo tanto, se convierte a esos mismos sujetos en beneficiarios primordiales de un régimen cuyo objeto no es la prohibición y la restricción en sí mismas consideradas, sino la consecución de un entorno más favorable especialmente desde el punto de vista de la salud pública.

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

En definitiva, las posibles ampliaciones horarias del SER previstas en el proyecto inicial de la tienen como objetivo reducir el uso indiscriminado del vehículo privado y fomentar formas de movilidad más eficientes y sostenibles. Asimismo, buscan preservar los espacios de estacionamiento en vía pública para los residentes en su propio barrio y garantizar una distribución equitativa y racional de las plazas, que permita una adecuada rotación y contribuya a una movilidad sostenible en toda la ciudad de Madrid. Todo ello permite **mejorar la calidad del aire mediante la reducción de emisiones contaminantes**.

Las alegaciones presentadas describen las problemáticas que pudieran surgir como consecuencia de una **hipotética regulación del estacionamiento en horario nocturno**, que tal y como se ha señalado **no tiene un carácter de aplicación directa en ningún supuesto**, y que se realizará **previo informe favorable del órgano competente en materia de gestión del servicio de estacionamiento regulado**, pudiéndose acordar la ampliación horaria **solamente para determinadas zonas donde ya está establecido el estacionamiento regulado en las que concurren una alta demanda de estacionamiento en horarios distintos al general** establecido para el SER, debido a la concentración de actividad comercial, cultural, deportiva, de ocio o turismo.

En relación con lo alegado sobre el **transporte público**, cabe señalar que los objetivos perseguidos por la modificación normativa están directamente encaminados al **interés público**, con particular atención al de los colectivos más sensibles por razones de cualquier índole, o a aquellos que pudieran sufrir de una manera más grave los efectos de la contaminación ambiental. En cuanto a lo alegado sobre la **disponibilidad del transporte**, es decir disponer de un medio de transporte adecuado para las necesidades diarias de la población, la **accesibilidad** –grado en que pueden alcanzarse destinos relevantes dados los medios de transporte disponibles en tiempo razonable–, y **asequibilidad** –capacidad para hacer frente a los gastos derivados de la movilidad básica necesaria para acceder a actividades esenciales– y **aceptabilidad** (adecuación de la oferta de servicios de transporte a personas de movilidad y/o sensibilidad reducida), cabe señalar lo siguiente: en cuanto a la **disponibilidad**, Metro de Madrid tiene 303 estaciones y EMT tiene 10.884 paradas. La distancia media entre paradas Metro es de 600 metros y entre paradas de autobús 325 metros, lo que garantiza con carácter general una disponibilidad de paradas de transporte público excepcional en todo Madrid en general. Respecto a las bonificaciones para colectivos vulnerables, el sistema de transporte público de la Comunidad de Madrid contempla medidas como la gratuidad hasta los 14 años, el Abono Joven a 10 euros hasta los 26 años, el Abono +65 gratuito, y facilidades de acceso y descuentos para personas con movilidad reducida o discapacidad.

Asimismo, cabe señalar que desde enero de 2021 se han implantado las **jornadas de transporte público gratuito**, una iniciativa en la que la ciudad de Madrid es pionera. Desde entonces se ha activado en múltiples ocasiones para fomentar la movilidad sostenible y facilitar los desplazamientos en días de alta demanda. Estas jornadas permiten viajar sin coste en los autobuses de la EMT –excepto en la línea Exprés Aeropuerto– y realizar trayectos gratuitos de hasta 30 minutos en BiciMad. La experiencia acumulada demuestra su amplio alcance: más de **68,8 millones de viajes** se han realizado durante las **65 jornadas de gratuidad**, beneficiando a más de **13,6 millones de usuarios no habituales**, y potenciando el uso del transporte público y la bicicleta como alternativas al vehículo privado en momentos clave del año, como la vuelta al trabajo y a los centros educativos, periodos vacacionales o campañas comerciales ( Los autobuses de EMT Madrid y los viajes en BiciMad serán gratuitos por primera vez el 1 de septiembre – Ayuntamiento de Madrid). Todo ello, demuestra un esfuerzo integral por garantizar una movilidad accesible y equitativa.

A su vez, la oferta de transporte público debe responder especialmente a las necesidades de movilidad por motivos laborales, evitando que la tenencia o no de vehículo privado suponga una discriminación para los trabajadores. El **Plan de Movilidad Urbana Sostenible Madrid 360** plantea objetivos que pasan por

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



la racionalización del uso de cada modo de transporte, fundamentada en su integración funcional. Esa racionalización precisa, en primer lugar, de una priorización de modos de transporte.

Estas medidas, junto con la ampliación del propio SER, **forman parte del marco estratégico definido por la Estrategia de Movilidad Sostenible Madrid 360**, que impulsa un conjunto integrado de acciones destinadas a mejorar la movilidad urbana, reducir la congestión, fomentar alternativas sostenibles y equilibrar el uso del espacio público.

En relación con la alegación presentada, en la que se plantea la existencia de alternativas supuestamente menos restrictivas que la ampliación del SER, tales como el refuerzo del **control de la doble fila** o la promoción del **uso de aparcamientos subterráneos**, se informa lo siguiente:

1º.- El **objetivo principal del SER** es **ordenar y priorizar el uso de las bandas de estacionamiento en la vía pública**, de manera que dichos espacios puedan ser utilizados preferentemente por los residentes y por quienes realizan desplazamientos necesarios al ámbito afectado. La ampliación del SER se fundamenta precisamente en la necesidad de garantizar esta prioridad, **optimizando la rotación y reduciendo la presión del estacionamiento externo** que afecta a los barrios limítrofes.

2º.- En cuanto a las medidas mencionadas por el alegante, es necesario señalar que:

- **El control de la doble fila no constituye una alternativa al SER**, sino una actuación complementaria. Dicho control **ya se realiza dentro del ámbito del SER**, lo cual contribuye a mejorar la fluidez del tráfico, la seguridad vial y la disponibilidad de espacio en la vía pública. No obstante, este tipo de actuaciones no tiene capacidad por sí solo para ordenar la alta demanda de estacionamiento que se registra en determinadas zonas, ni para garantizar la prioridad del residente.
- La promoción del uso de aparcamientos públicos o privados, incluidos los aparcamientos subterráneos, también es una **medida complementaria**, pero no sustitutiva. Su función es ofrecer alternativas de larga estancia que permitan liberar espacio en superficie, mientras que el SER actúa directamente sobre la regulación, rotación y control efectivo del aparcamiento en la calle. Ambas líneas de actuación son compatibles y se desarrollan de forma coordinada.

Por todo ello, se concluye que **las medidas planteadas en la alegación no pueden considerarse alternativas al SER**, ya que su finalidad y ámbito de actuación son distintos. El control de la doble fila y la promoción del uso de aparcamientos constituyen **actuaciones complementarias y ya previstas** dentro de la planificación municipal, mientras que la ampliación del SER es la medida adecuada para alcanzar los objetivos de ordenación y priorización del estacionamiento en superficie.

A la vista de lo anterior, y dado que la alegación no se refiere a un extremo que implique modificación o corrección del **Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible**, **procede su desestimación**, por no apreciarse motivo que justifique cambio alguno en el texto propuesto. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

## DOC: 5 - [REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Solicita adelantar la implantación completa de la zona SER en el **barrio de la Concepción (Ciudad Lineal)**, al considerar el plazo hasta 2035 como excesivo y perjudicial.

**RESPUESTA.** En relación con lo alegado, se señala que el apartado segundo de la disposición **transitoria (DT) quinta** de la Ordenanza establece que el Ayuntamiento de Madrid implantará de forma efectiva el SER **antes del 31 de diciembre de 2035** en las zonas, barrios o distritos incorporados al Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la presente modificación. Dicho plazo tiene carácter **máximo**, sin que **en ningún caso impida que la implantación pueda llevarse a cabo con anterioridad**, una vez que entre en vigor la modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible actualmente en tramitación y respecto de la cual se formulan las alegaciones.

A su vez, la implantación efectiva del SER en los ámbitos previstos queda condicionada al cumplimiento de los **trámites establecidos en citado apartado segundo de la DT 5ª**, que exige, con carácter previo, el **acuerdo favorable de la Junta Municipal del Distrito correspondiente**, así como la **consulta a los vecinos y asociaciones vecinales afectadas**.

Igualmente, la ejecución de la ampliación del SER está sujeta a las disponibilidades presupuestarias municipales, así como al cumplimiento de la normativa aplicable en materia de modificación del contrato del servicio.

Por todo lo expuesto, se valora positivamente la alegación en los términos planteados, aclarando que el marco normativo vigente permite adelantar la implantación del SER cuando concurren las condiciones necesarias. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

## DOC: 6 - [REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Solicita adelantar la implantación completa de la zona SER en el barrio de la **Concepción (Ciudad Lineal)**, al considerar el plazo hasta 2035 como excesivo y perjudicial.

**RESPUESTA.** Remisión a respuesta alegaciones doc. 5.

### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  
[REDACTED]

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  
[REDACTED]

Por todo lo expuesto, se valora positivamente la alegación en los términos planteados, aclarando que el marco normativo vigente permite adelantar la implantación del SER cuando concurran las condiciones necesarias. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el proyecto inicial de ordenanza, ni en la memoria inicial de análisis del impacto normativo.

## DOC.7 - [REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Solicita adelantar la implantación completa de la zona SER en el **barrio de la Concepción (Ciudad Lineal)**, al considerar el plazo hasta 2035 como excesivo y perjudicial. Se informa de la recepción y traslado al órgano gestor de tres instancias generales con aportaciones sobre la consulta del SER en Ciudad Lineal

**RESPUESTA.** Remisión a respuesta alegaciones doc. 5.

Por todo lo expuesto, se valora positivamente la alegación en los términos planteados, aclarando que el marco normativo vigente permite adelantar la implantación del SER cuando concurran las condiciones necesarias. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

## DOC. 8 - [REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Solicita adelantar la implantación completa de la zona SER en el **barrio de la Concepción**, considerando que el plazo propuesto hasta 2035 es excesivo.

**RESPUESTA.** Remisión a respuesta alegaciones doc. 5.

Por todo lo expuesto, se valora positivamente la alegación en los términos planteados, aclarando que el marco normativo vigente permite adelantar la implantación del SER cuando concurran las condiciones necesarias. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

### Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  
[REDACTED]

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  
[REDACTED]



## DOC. 9 - [REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Solicita adelantar la implantación completa de la zona SER en el barrio de la Concepción, considerando el plazo propuesto hasta 2035 como excesivo e inaceptable.

**RESPUESTA.** Remisión a respuesta alegaciones doc. 5.

Por todo lo expuesto, se valora positivamente la alegación en los términos planteados, aclarando que el marco normativo vigente permite adelantar la implantación del SER cuando concurren las condiciones necesarias. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

## DOC: 10 - ASOCIACIÓN DE VECINOS BARRIO ZOFÍO

**ALEGACIÓN.** Se solicita adelantar la implantación del SER en la totalidad del **barrio de Zofío** a antes del 31 de diciembre de 2029, en lugar de 2035, para solucionar los problemas de aparcamiento y el 'efecto frontera'. Presenta documentación para fundamentar lo alegado.

**RESPUESTA.** Remisión a respuesta alegaciones doc. 5.

Por todo lo expuesto, se valora positivamente la alegación en los términos planteados, aclarando que el marco normativo vigente permite adelantar la implantación del SER cuando concurren las condiciones necesarias. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

## DOC. 11 - UNIÓN SINDICAL DE MADRID REGIÓN DE CCOO

### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  
[REDACTED]

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  
[REDACTED]

**ALEGACIÓN** Se solicita que se incorpore un nuevo párrafo en el apartado XII del Preámbulo del Proyecto de ordenanza con el objeto de incluir, junto al principio de eficacia, lo que denomina como “principio de transición justa” laboral, con el que pretende que se exija que toda medida restrictiva de impacto sectorial amplio vaya acompañada de un estudio de impacto socio-laboral previo y de un plan de acompañamiento que incluya medidas de formación, recolocación y apoyo económico para trabajadores/as y empresas afectadas, con especial atención a las microempresas y autónomos que vincule la norma a una estrategia local de generación de empleo de calidad: Se solicita vincular la aplicación de nuevas restricciones en las ZBEDEP a una mejora previa y verificable del transporte público. Se propone crear un régimen de equidad en el Anexo III con bonificaciones y ayudas para trabajadores y pymes con rentas bajas que dependan de sus vehículos. Se solicita simplificar la gestión de autorizaciones en las ZBEDEP mediante un sistema de “autorización por defecto” y automatización de trámites. Se propone la creación de un Observatorio de la Movilidad Sostenible y la Transición Justa para evaluar de forma independiente y participativa el impacto de la ordenanza.

**RESPUESTA.** La alegación se refiere al contenido del apartado XII del Preámbulo de la propuesta de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 (en adelante, OMS), en su redacción dada por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre.

La alegación debe ser desestimada porque no existe “principio” jurídico alguno de transición justa, porque el Proyecto normativo satisface plenamente los principios que debe cumplir, que son: los principios de buena regulación del artículo 129 de la LPAC y los principios comunitarios y nacionales del Derecho medioambiental, que son los principios de cautela y acción preventiva, de corrección de la contaminación en la fuente misma y de quien contamina paga.

Sin perjuicio de ello se informa de los siguientes hechos:

1º En el apartado XII del Preámbulo de la propuesta de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible se da explicación de la coherencia del contenido del proyecto de ordenanza 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 con 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 la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, los artículos 4.2, 5.3 segundo párrafo, 9.2, 9.4 primer párrafo y 16.4 segundo y tercer párrafos 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 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, y los artículos 3, 5, 14 y 15 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las Zonas de Bajas Emisiones.

2º Además, en el mismo apartado XII se detalla que el Proyecto de ordenanza satisface los principios de buena regulación legalmente exigidos, dando cumplimiento a lo previsto en el artículo 129.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPAC), que regula que:

**“Artículo 129 LPAC. Principios de buena regulación.**

1. *En el ejercicio de la iniciativa legislativa y la potestad reglamentaria, las Administraciones Públicas actuarán de acuerdo con los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia, y eficiencia. En la exposición de motivos o en el preámbulo, según se trate, respectivamente, de anteproyectos de ley o de proyectos de reglamento, quedará suficientemente justificada su adecuación a dichos principios”.*

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

3º El Proyecto normativo responde a la obligación legal de dar cumplimiento a lo previsto en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, así como a lo recogido en el artículo 5 del RD 1052/2022 de 27 de diciembre, por el que se regulan las Zonas de Bajas Emisiones

En el mencionado artículo 14.3.a) de la Ley 7/2021 se establece:

*“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”.*

La ciudad de Madrid no solo está obligada a regular zonas de bajas emisiones por tener una población superior a 50 mil habitantes, sino que también lo está por tener una población superior a 20 mil habitantes y problemas de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno.

4º Una ordenanza municipal no puede crear principios no reconocidos en el ordenamiento jurídico, ni puede inspirarse en principios cuya aplicación colisiona frontalmente con los principios de igualdad y no discriminación y de responsabilidad (quien contamina paga).

5º La regulación de las ZBE de la ciudad de Madrid, incluyendo la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica vigente en el momento de redacción de la presente MAIN como la regulación propuesta por el Proyecto de ordenanza, responde y satisface plenamente a *“los principios de cautela y de acción preventiva, en el principio de corrección de los atentados al medio ambiente, preferentemente en la fuente misma, y en el principio de quien contamina paga”*, que rigen el Derecho medioambiental comunitario y nacional, de conformidad con lo previsto en el artículo 4.1 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.

La regulación de las ZBE, incluyendo las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica debe responder a los principios expresamente regulados por el Derecho comunitario y nacional que deben regir en la aplicación de las medidas, normativas o no, adoptadas por la Unión Europea y los Poderes Públicos de los Estados miembros para dar cumplimiento a los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano.

6º El Proyecto normativo satisface los principios de buena regulación regulados en el artículo 129 de la LPAC, tal y como expresa y ampliamente se motiva tanto en el Preámbulo como en la MAIN del Proyecto de ordenanza, en los que se justifica la necesidad, la racionalidad, la proporcionalidad y el carácter igualitario y no discriminatorio de la regulación propuesta por el Proyecto de ordenanza.

La “transición justa” carece de amparo legal como principio de buena regulación en el ejercicio de la potestad reglamentaria, dado que no figura entre los principios de buena regulación, regulados por el artículo 129.1 de la LPAC, a los que las Administraciones Públicas deben legalmente acomodar su actuación en el ejercicio de la potestad reglamentaria, debiendo justificar suficientemente en el preámbulo la adecuación de la concreta norma reglamentaria a los principios de buena regulación, constituidos por: *“los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia, y eficiencia”*.

#### Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

7º La “transición justa” no constituye un principio jurídico a efectos de la legislación española de calidad del aire, dado que 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 no lo recogen, ni condicionan la aplicación de la normativa nacional española de calidad del aire al impacto socio-laboral sectorial sobre el empleo, ni exige un plan de acompañamiento que incluya medidas de formación, recolocación y apoyo económico para trabajadores/as y empresas afectadas, con especial atención a las microempresas y autónomos que vincule la norma a una estrategia local de generación de empleo de calidad, ni condición a la aplicación de dicha normativa atendiendo a las condiciones socioeconómicas de las personas económicamente desfavorecidas ni de las PYMES y los autónomos.

8º No existe, por tanto, “principio” alguno que exija que la regulación de las ZBE de la ciudad de Madrid, incluyendo las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos contenidos en el Proyecto normativo, responda a una transitoriedad justa, sino que la normativa de calidad del aire y la normativa de tráfico son normas de Derecho necesario, que resultan jurídicamente obligatorias, y que responden a la obligación de los Poderes Públicos de cumplir los objetivos regulados en normativa superior comunitaria, en dar cumplimiento a los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados en la Directiva y la legislación nacional española de calidad del aire, para proteger el derecho a la vida y la integridad física, la salud pública, el derecho a la salud y a disfrutar un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona.

9º La regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica se propone, en los términos propuestos por el Proyecto de ordenanza, en ejercicio de las competencias atribuidas 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 Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid (LCREM) y el segundo párrafo del artículo 16.4 de la Ley de calidad del aire y protección de la atmósfera, en cumplimiento de la obligación legal establecida por el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética 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 obliga a que las ZBE incluyan “prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos, según su potencial contaminante”, empleando “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”, al objeto de proteger el derecho a la vida y la integridad física, el derecho a la salud y la protección de la salud pública, y del derecho a disfrutar un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria inicial de análisis del impacto normativo (MAIN), **para motivar extensamente la inexistencia jurídica del erróneamente calificado como “principio” de transición justa en cuanto a la regulación de las ZBE, conforme a la normativa de calidad del aire y de tráfico, para dar cumplimiento a los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados por la normativa comunitaria y nacional de calidad del aire para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.**

En relación a la supuesta **ausencia de un análisis de impacto social**, se comparte con el alegante la importancia de valorar **impactos socioeconómicos y laborales**. Debe indicarse que entre la documentación disponible en el trámite de información pública a efectos de la presentación de alegaciones, se ha efectuado la puesta a disposición del **Estudio socioeconómico del impacto de las medidas implantadas en las ZBEDEP Distrito Centro y de Plaza Elíptica** de julio de 2025, así como del **Estudio de impacto económico de la ampliación del AER y la inclusión de nuevos horarios de regulación en la nueva Ordenanza de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid**, y el **Proyecto de Modificación Parcial de las ZBEDEP de la Ciudad de Madrid** que contemplan una completa consideración de las realidades sociales y económicas afectadas por la modificación de la Ordenanza que es objeto de consideración.

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



A su vez, el Anexo 9.1 incorporado a la MAIN incluye los estudios de rotación, elaborados para cada uno de los barrios afectados por la propuesta de ampliación del Área de Estacionamiento Regulado, y debidamente individualizados y referenciados a la situación específica de cada uno de ellos. Por ello, la alegación relativa a la supuesta falta de consideración de la realidad particular de cada zona no puede estimarse.

Tampoco es exacto afirmar que no exista una motivación socioeconómica para la ampliación, puesto que precisamente dichos estudios tienen por objeto adaptar el Servicio a las necesidades reales de los barrios destinatarios. Con ello se pretende, simultáneamente, proteger los derechos de los residentes y favorecer la actividad económica que se desarrolla en su entorno, de manera sostenible y eficiente. Todo ello responde a las dificultades detectadas por la Administración municipal, puestas de manifiesto de forma reiterada tanto en los análisis técnicos como por los propios vecinos.

En relación con lo alegado sobre la aplicación de nuevas restricciones en las ZBEDEP condicionada a una **mejora previa y verificable del transporte público**, cabe señalar que los objetivos perseguidos por la modificación normativa están directamente encaminados al interés público, con particular atención al de los colectivos más sensibles por razones de cualquier índole, o a aquellos que pudieran sufrir de una manera más grave los efectos de la contaminación ambiental. En cuanto a lo alegado sobre el transporte público, cabe señalar que la regulación de las ZBEDEPs, al establecer ciertas restricciones a la movilidad en determinados vehículos, favorecen otros medios sostenibles de transporte. En el documento *Vulnerabilidad y pobreza en el transporte en España*, de octubre de 2024, se plantean como dimensiones de la pobreza del transporte la disponibilidad del transporte (disponer de un medio de transporte adecuado para las necesidades diarias de la población), accesibilidad (grado en que pueden alcanzarse destinos relevantes dados los medios de transporte disponibles en tiempo razonable) y asequibilidad (capacidad para hacer frente a los gastos derivados de la movilidad básica necesaria para acceder a actividades esenciales) y aceptabilidad (adecuación de la oferta de servicios de transporte a personas de movilidad y/o sensibilidad reducida), cabe señalar lo siguiente: en cuanto a la **disponibilidad**, Metro de Madrid tiene 303 estaciones y EMT tiene 10.884 paradas. La distancia media entre paradas Metro es de 600 metros y entre paradas de autobús 325 metros, lo que garantiza una disponibilidad de paradas de transporte público excepcional en todo Madrid en general y, en particular, en las zonas afectadas por la ZBEDEP. La propiedad forzosa de un coche causada por la indisponibilidad de transporte no puede aplicarse a las ZBEDEP, pues disponen de una red de transporte muy densa con gran disponibilidad espacial y temporal. De hecho, puede considerarse que la **ZBEDEP del Distrito Centro** se sitúa como la zona mejor comunicada en transporte público de toda la ciudad, ya que dispone de acceso directo a la red de trenes de Cercanías, cinco líneas de metro y una extensa oferta de líneas de autobús urbano e interurbano, lo que garantiza conexiones rápidas y eficientes con el conjunto de la Comunidad de Madrid. En cuanto a la **ZBEDEP de Plaza Elíptica**, cabe destacar que próximamente se pondrá en marcha la ampliación de la línea 11 de metro, que permitirá conectar Plaza Elíptica con los principales intercambiadores de transporte de Atocha y Conde de Casal, mejorando notablemente la accesibilidad y facilitando la movilidad de los usuarios desde y hacia la periferia y otros núcleos urbanos. Estas mejoras en las infraestructuras de transporte público responden precisamente al objetivo de asegurar alternativas suficientes, accesibles y de calidad para los desplazamientos, reforzando así la eficacia y la legitimidad social de las restricciones de circulación implementadas en las ZBEDEP.

Respecto a las bonificaciones para colectivos vulnerables, el sistema de transporte público de la Comunidad de Madrid contempla medidas como la gratuidad hasta los 14 años, el Abono Joven a 10 euros hasta los 26 años, el Abono +65 gratuito, y facilidades de acceso y descuentos para personas con movilidad reducida o discapacidad.

Asimismo, cabe señalar que desde enero de 2021 se han implantado las **jornadas de transporte público gratuito**, una iniciativa en la que la ciudad de Madrid es pionera. Desde entonces se ha activado en múltiples ocasiones para fomentar la movilidad sostenible y facilitar los desplazamientos en días de alta

#### Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

demanda. Estas jornadas permiten viajar sin coste en los autobuses de la EMT —excepto en la línea Exprés Aeropuerto— y realizar trayectos gratuitos de hasta 30 minutos en BiciMad. La experiencia acumulada demuestra su amplio alcance: más de **68,8 millones de viajes** se han realizado durante las **65 jornadas de gratuidad**, beneficiando a más de **13,6 millones de usuarios no habituales**, y potenciando el uso del transporte público y la bicicleta como alternativas al vehículo privado en momentos clave del año, como la vuelta al trabajo y a los centros educativos, periodos vacacionales o campañas comerciales ( Los autobuses de EMT Madrid y los viajes en BiciMad serán gratuitos por primera vez el 1 de septiembre – Ayuntamiento de Madrid). Todo ello demuestra un esfuerzo integral por garantizar una movilidad accesible y equitativa.

A la hora de llevar a efecto cualquier actuación administrativa que afecte a estos grupos poblacionales se examinan siempre las necesidades de aquellos y, por lo tanto, se convierte a esos mismos sujetos en beneficiarios primordiales de un régimen cuyo objeto no es la prohibición y la restricción en sí mismas consideradas, sino la consecución de un entorno más favorable especialmente desde el punto de vista de la salud pública. Las alegaciones presentadas describen las problemáticas que pudieran surgir como consecuencia de las restricciones, pero no analizan los beneficios concomitantes que se deducen para todos los ciudadanos que, a juicio de este Ayuntamiento, superan ampliamente por relevancia los posibles inconvenientes que pudieran implicar estas medidas.

Se propone crear un **régimen de equidad en el Anexo III con bonificaciones y ayudas para trabajadores y pymes con rentas bajas que dependan de sus vehículos**. Actualmente, existen ayudas municipales destinadas a la renovación y sustitución de vehículos, incluyendo específicamente los vehículos comerciales, con el objetivo de facilitar la transición hacia modelos más sostenibles. La modificación propuesta tiene en cuenta el impacto en los colectivos más vulnerables, siguiendo la planificación municipal. El Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360 (2022) ya fijó un calendario gradual para facilitar la adaptación de los usuarios. Este proceso se complementó con las ayudas Cambia 360, para el fomento de la movilidad sostenible y la eficiencia energética, que nacen con el objetivo de impulsar la renovación del parque circulante y facilitar a los propietarios de vehículos sin etiqueta la adquisición de vehículos menos contaminantes.

Estas ayudas se han articulado de manera complementaria a las líneas de subvenciones para la renovación de vehículos de uso particular que ofrece la Comunidad de Madrid, en ejecución del Plan MOVES estatal y el plan propio regional. En las convocatorias de subvenciones «Cambia 360» de las anualidades de 2022 y 2023, dotadas ambas con 14 millones de euros, hubo fondos suficientes para estimar todas las solicitudes presentadas. La anualidad de 2024, también se dotó de 14 millones de euros.

En relación con lo alegado sobre la **simplificación la gestión de autorizaciones en las ZBEDEP** mediante un sistema de "autorización por defecto" y **automatización de trámites**, cabe señalar que de acuerdo con lo señalado en el Preámbulo del proyecto inicial, por razones de técnica normativa se modifica el Anexo III de la OMS con objeto de simplificar su contenido, Más explícitamente se indica que *como consecuencia de la extinción de los plazos transitorios de la ZBEDEP Distrito Centro y la subsiguiente pérdida 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.*

Tanto el diseño de la norma como el de los sistemas informáticos contemplan los cruces automáticos con las bases de datos disponibles para evitar trámites innecesarios. Así, las personas empadronadas en las ZBEDEP con vehículos en propiedad no deben realizar gestión alguna y sus permisos se crean automáticamente. En esa misma línea, una vez que una empresa o profesional que presta servicios o entrega o recoge suministros en ZBEDEP DC solicita el

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



alta en el sistema; no tiene que realizar comunicación expresa de las matrículas de los vehículos industriales que son de su propiedad. El sistema crea los permisos adecuados una vez que detecta la entrada en la ZBEDEP.

En cuanto a otras relaciones de uso con el vehículo, como el arrendamiento, si bien el Registro de Vehículos dispone de un campo en su modelo de datos con información del arrendatario, los muestreos y análisis han probado que la calidad del dato no es suficiente para que el sistema recurra exclusivamente a él para la verificación de requisitos.

Sobre los empresas y autónomos con domicilio o sede en las ZBEDEP, la norma actual ya contempla permisos para las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior de la ZBEDEP. La creación automática de estos permisos si el titular del vehículo coincide con la empresa o autónomo se descartó porque en el caso de grandes empresas con múltiples ubicaciones abriría la puerta a que todos los vehículos de la empresa disfrutarán de un acceso a la ZBEDEP aunque no hubiera un vínculo efectivo y operativo entre ellos y el inmueble de la empresa en la ZBEDEP.

Acerca de las invitaciones, actualmente existen diferentes canales para su creación (Mi Carpeta en Internet, telefónico con el OIO, Chatbot, redes sociales y presencial). Una vez que el sistema ha reconocido la condición que permite crearlas (lo que es automático en el caso de empadronados, el único requisito para ello es especificar la matrícula. No es necesaria ninguna declaración responsable ni presentación alguna de documentación.

En relación con la proposición de creación de un **Observatorio de la Movilidad** con representación de los agentes sociales, se informa de que el Ayuntamiento de Madrid ya dispone de órganos colegiados de carácter consultivo y participativo en los que están representados dichos agentes y que ejercen funciones de análisis, deliberación y propuesta en materias estratégicas, como son la movilidad y la sostenibilidad urbana.

En particular, el **Consejo Social de la Ciudad de Madrid**, configurado como el máximo órgano consultivo y de participación ciudadana, integra a representantes del Ayuntamiento, de organizaciones empresariales y sindicales, de entidades ciudadanas y del ámbito académico y profesional, y tiene entre sus funciones la emisión de informes, estudios y propuestas sobre planificación estratégica municipal y grandes proyectos urbanos.

La creación de un nuevo órgano con funciones análogas podría suponer una **duplicidad organizativa**, contraria a los principios de **eficiencia, racionalización administrativa y no duplicidad de órganos**, recogidos en el art. 5.4 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y que deben regir la actuación de las administraciones públicas.

A su vez, cabe señalar que la decisión o no de crear un órgano colegiado de participación no es objeto de la modificación normativa y que, conforme al artículo 55 del Reglamento Orgánico de Participación Ciudadana del Ayuntamiento de Madrid, de 31 de mayo de 2004 (en adelante, ROPC), que establece los criterios generales de regulación de los consejos sectoriales, se atribuye su creación en cada ámbito a un acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid.

Finalmente, cabe añadir que en el Proyecto de Zona de Bajas Emisiones aprobado en julio de 2025, se establece que el seguimiento de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 se realiza a través de una batería de indicadores que permiten medir y controlar de forma rigurosa la eficacia de las distintas medidas implementadas. Estos indicadores no solo evalúan el impacto ambiental, sino que también contemplan dimensiones sociales y territoriales, garantizando una visión integral de la transformación hacia una ciudad más sostenible y equitativa.

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



Por todo ello, no se estima necesaria la creación de un nuevo observatorio específico, al encontrarse ya garantizada la participación de los agentes sociales a través de los órganos municipales existentes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de Análisis de Impacto normativo.

## DOC: 12 - ASOC PROF DE COMPAÑÍAS PRIVADAS DE SERVICIOS DE SEGURIDAD APROSER

**ALEGACIÓN.** Solicita modificar el art. 23.3 e) 14 para permitir el acceso de vehículos especiales de seguridad (incluidos B y sin etiqueta) si se justifica la imposibilidad de usar vehículos más limpios.

**RESPUESTA-** Respecto a lo alegado, se informa que la redacción del **artículo 23.3.e)14** contempla expresamente la posibilidad de acceso para determinados **vehículos especiales**, encuadrados en las secciones de la clasificación por criterios de construcción (apartado B) o de utilización (apartado C) del **Anexo II del Reglamento General de Vehículos**, siempre que dispongan de clasificación ambiental **CERO Emisiones, ECO o C**, así como, con carácter excepcional, para vehículos con **clasificación ambiental B** respecto a los que el prestador del servicio justifique la imposibilidad de realizarlo con otro tipo de vehículo, bien porque le vincule un contrato durante su vigencia, o bien porque no exista ese tipo de vehículo de categoría ambiental **CERO emisiones, ECO o C**.

Asimismo, el **Anexo III, apartado primero.17.c)** de la Ordenanza desarrolla este régimen excepcional, estableciendo que, previa alta en el sistema de gestión correspondiente (SGDC), por la persona titular del vehículo o quien debidamente acreditado le represente podrá solicitarse, con carácter excepcional, autorización expresa para la circulación por el Distrito Centro de aquellos vehículos especiales con clasificación ambiental B, siempre que concurren las circunstancias justificadas anteriormente.

No es procedente, como sugiere el alegante, la evaluación de la flexibilización solicitada **en relación con los vehículos sin clasificación ambiental**, debido a que es incompatible con el espíritu de la normativa aplicable, ya que podría dar lugar a patrones nocivos de **regresión medioambiental**, contrarios al principio que prohíbe a cualquier Administración Pública disminuir o hacer menos efectivos los logros ya alcanzados en materia de protección medioambiental, cuando ello no responda a una necesidad absolutamente justificada. A su vez, el acceso a determinados vehículos queda garantizado con el régimen establecido en el art. 23 de la OMS en relación con la ZBEDEP, siempre y cuando se cumplan las condiciones establecidas. Por otra parte, el establecimiento de regímenes especiales de exención redundaría en una imposibilidad real para el establecimiento de un régimen que pretende ser general,

### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

en una ciudad que por volumen de población presenta una casuística particularmente amplia, y en la que existen colectivos que pueden enfrentarse a otras dificultades igualmente perentorias.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

## DOC. 13 - [REDACTED]

**ALEGACIÓN** Solicita que se permita el uso ocasional de vehículos antiguos sin distintivo ambiental (no históricos) empadronados en Madrid, equiparando sus condiciones a las de los vehículos históricos en las mismas condiciones establecidas para los vehículos que sí tengan reconocida la consideración de 'históricos', conforme al Reglamento de Vehículos Históricos. La DGT emite una instrucción no vinculante para guiar a los municipios en la creación de criterios de acceso, exenciones y moratorias para las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE). Se define el procedimiento que deben seguir los ayuntamientos para solicitar a la DGT el acceso al registro de vehículos, incluyendo la documentación necesaria y las causas de retirada del acceso. La DGT propone a los municipios un listado orientativo de tipos de vehículos que podrían ser objeto de exenciones o moratorias en las ZBE. Se establece el procedimiento para futuras modificaciones de los anexos de la instrucción, que podrán ser realizadas por la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología.

**RESPUESTA.** La alegación se refiere a la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, por las vías públicas urbanas de Madrid Zona de Bajas Emisiones (en adelante, Madrid ZBE), regulada el artículo 21.3 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 (en adelante, OMS), en su redacción dada por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre.

La alegación debe ser desestimada porque se refiere a una regulación sustantiva, contenida en el artículo 21.3 de la OMS, que no es objeto de modificación en el Proyecto de ordenanza aprobado inicialmente y sometido a información pública mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid fecha 11 de diciembre de 2025.

Sin perjuicio de ello, se ofrece respuesta motivada sobre los siguientes hechos:

1º) El citado Proyecto normativo motiva expresamente, en el apartado I (5) del Preámbulo, que la prohibición de circulación de vehículos "A" es firme desde la entrada en vigor de la OMS en 2018, y que la regulación de Madrid ZBE que dota a toda la población que se encuentre en la ciudad de una protección básica en todo el término municipal, satisfaciendo así el principio de igualdad en la protección de la salud y del derecho constitucional a un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, en la redacción dada por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre al artículo 21 de la OMS, es también firme.

2º) En el apartado II (9) del Preámbulo, el Proyecto normativo motiva la necesidad de la regulación de Madrid ZBE, porque que ha resultado esencial para que la ciudad de Madrid cumpla durante los ejercicios 2022, 2023 y 2024 los valores límites de dióxido de nitrógeno regulados en la Directiva 2008/50/CE, 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, por lo que resulta imprescindible su conservación.

### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  
[REDACTED]

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  
[REDACTED]

3º) La regulación de Madrid ZBE no es objeto de modificación por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la adaptación técnica del artículo 21.6 de la OMS, en cumplimiento de los principios de legalidad, tipicidad y jerarquía normativa, para adaptar su contenido al artículo 76.z3) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, introducido en la LTSV mediante la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, aprobada con posterioridad a la modificación de la OMS operada mediante la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre.

A tal efecto, se motiva expresamente en el apartado XIX del Preámbulo del Proyecto de ordenanza que:

*“f) 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 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”.*

Se trata, por tanto, de una modificación que se adopta por imperativo legal, sin perjuicio de que el artículo 76.z3) de la LTSV, que tipifica como infracción grave de tráfico 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”, se aplica en todo el territorio nacional desde el inicio de su vigencia el 21 de marzo de 2022.

4º) La regulación de Madrid ZBE se ha adoptado en ejercicio de las competencias atribuidas 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 Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid (LCREM y el segundo párrafo del artículo 16.4 de la Ley de calidad del aire y protección de la atmósfera, en cumplimiento de la obligación legal establecida por el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética y del artículo 5.2 segundo inciso del Real Decreto 1052/2022, al objeto de proteger el derecho a la vida y la integridad física, el derecho a la salud y la protección de la salud pública, y del derecho a disfrutar un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona.

5º) La regulación de Madrid ZBE se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y 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, que las ZBE incluirán “prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos, según su potencial contaminante”, empleando “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”, regulando expresamente que “*las prohibiciones o restricciones de acceso afectarán prioritariamente a los vehículos con más potencial contaminante*”.

La clasificación ambiental “A” de los vehículos, según su potencial contaminante, que conforme al Anexo II.E del Reglamento General de Vehículos se refiere 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 O emisiones, ECO, C o B*”, es la categoría más contaminante y menos eficiente medioambientalmente.

Asimismo, la regulación de Madrid ZBE se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 16.4 segundo párrafo de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, que regula que las entidades locales, con el objeto de alcanzar los objetivos de dicha ley, “*podrán adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, incluyendo restricciones a los vehículos más contaminantes*”.

6º) El artículo 149.1.21º de la Constitución Española atribuye al Estado la competencia exclusiva “*en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor*”.

Es competencia exclusiva estatal la aprobación de la normativa técnica básica que afecte de manera directa a la seguridad vial, la regulación de los vehículos, incluyendo la previa homologación, en su caso, de los elementos de los vehículos, de conformidad con lo previsto en el artículo 4 letras a) y b) de la LTSV.

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

Asimismo, corresponden al Ministerio del Interior las “normas especiales que posibiliten la circulación de vehículos históricos y fomenten la conservación y restauración de los que integran el patrimonio histórico”, de conformidad con lo previsto en el artículo 5.f) de la LTSV.

En ejercicio de dichas competencias el Gobierno de la Nación regula el Reglamento General de Vehículos (en adelante, RGV), aprobado mediante Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre y el Reglamento de Vehículos Históricos (en adelante, RVH), aprobado mediante Real Decreto 892/2024, de 10 de septiembre. El RVH, de conformidad con lo previsto en su artículo 1, establece la reglamentación general de “los vehículos históricos que, por reunir ciertos requisitos de antigüedad y/o singularidad, precisan un régimen jurídico especial que proteja su valor cultural y su significación histórica”, determinando las condiciones, requisitos técnicos y de seguridad de los vehículos históricos y las normas sobre uso y circulación de los mismos, así como el procedimiento administrativo para la clasificación de un vehículo como histórico.

El artículo 2.1 del RVH define como “Vehículo histórico (VH): todo vehículo reconocido expresamente como tal por la Administración por reunir todas las condiciones exigidas en el presente reglamento”.

El artículo 3 del citado RVH regula los requisitos de los vehículos para ser clasificados como históricos.

En lo relativo a la posibilidad de su circulación por las ZBE, el preámbulo del RVH señala que en la disposición adicional primera “se insta a los ayuntamientos a que, en el ejercicio de sus competencias para la regulación de los usos de las vías urbanas y para la restricción de la circulación a determinados vehículos en dichas vías por motivos medioambientales, establezcan fórmulas a través de sus ordenanzas municipales que permitan la circulación a aquellos propietarios que hacen un uso esporádico o no habitual de sus vehículos históricos, favoreciendo con dichas ordenanzas la conservación del patrimonio cultural e industrial automovilístico”.

Para ello, la Disposición adicional primera del RVH regula que, “en el ámbito de sus competencias y atendiendo a su uso ocasional y no como medio de transporte cotidiano de los vehículos históricos, los municipios podrán facilitar, en los términos y condiciones que se prevean en sus ordenanzas municipales, la circulación de vehículos históricos en las zonas de bajas emisiones, 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”.

El artículo 20.1 del RVH regula las “Prohibiciones y limitaciones en la utilización de los vehículos históricos”, estableciendo que el “uso de los vehículos históricos tendrá carácter ocasional, con objeto de minimizar su impacto medioambiental, garantizar su adecuada preservación y por motivos de seguridad vial”. El artículo 2.9 del RVH define como “uso ocasional” “la circulación del vehículo histórico que no exceda de noventa y seis días al año”.

Si una persona deseara conservar un vehículo con clasificación ambiental “A” que no cumpla los requisitos del artículo 21.3 a) o b) de la OMS, puede trasladarlo a otro municipio o bien estacionarlo en un garaje y darlo de baja hasta que cumpla los requisitos y obtenga la clasificación como vehículo histórico, pudiendo mantenerse de baja hasta dicho momento. Para ello, el artículo 36.1.a) del Reglamento General de Vehículos permite la baja temporal en el Registro de Vehículos de aquellos vehículos cuyo titular manifieste su voluntad de retirarlos temporalmente de la circulación tendrán una duración máxima de un año desde la fecha de solicitud de baja temporal, que podrá prorrogarse previa solicitud a la Jefatura de Tráfico como máximo dos meses antes de la fecha de finalización de la baja temporal.

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

Por todo lo previamente expuesto:

1.- Se **desestima** la alegación por la que solicita que los vehículos con clasificación ambiental “A” empadronados en la ciudad de Madrid o dados de alta en el IVTM, aunque todavía no hayan podido ser reconocidos como “históricos”, porque la restricción de circulación de Madrid ZBE regulada en el artículo 21.3 de la OMS, no es objeto del Proyecto normativo.

2.- No es posible aplicar la excepción del artículo 21.3.b) de la OMS a los vehículos que no cumplan los requisitos para ser clasificados como vehículo histórico y que no se encuentren clasificados como servicio histórico en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior, porque no cumplen los requisitos exigidos en los artículos 2.1, 3, 4, 6 7, 13 y 17 a 20, y la Disposición adicional primera del Reglamento de Vehículos Históricos.

Por todo lo expuesto, **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto inicial de ordenanza**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica la Memoria inicial de análisis del impacto normativo (MAIN)**, con el objeto de incluir parcialmente los argumentos expuestos para motivar la excepción de los “que tengan reconocida la consideración de históricos conforme al Reglamento de Vehículos Históricos”, respecto a la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” de la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, contenida en la redacción de los artículos 23.3.e).15.º y 24.3.b) de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, en los términos descritos en la Adenda a la MAIN y contenidos en la redacción final dada al apartado “Justificación de la autorización de la circulación de los vehículos históricos por las vías públicas de la ZBEDEP Distrito Centro” de la MAIN definitiva del Proyecto de ordenanza que, con carácter definitivo apruebe, en su caso, la Junta de Gobierno para su elevación al Pleno del Ayuntamiento de Madrid.


## DOC: 14 -


**ALEGACIÓN Primera.-** Nulidad del trámite de información pública por fijar un plazo de treinta días naturales en periodo vacacional, en contra del régimen legal de cómputo de plazos.

**RESPUESTA.** En relación con lo alegado sobre el desarrollo del período de información pública en periodo vacacional, cabe señalar que no existe ninguna limitación legal ni reglamentaria respecto a los períodos concretos en los que deban evacuarse los trámites administrativos, siempre que se respeten las prescripciones establecidas en el Capítulo II del Título II de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPAC). Dicha normativa no establece la indisponibilidad de ningún momento temporal a lo largo del año, más allá de las referencias —no aplicables al presente caso— relativas a los días inhábiles cuando los plazos han de computarse sobre ellos.

Por lo demás, y por lo que se refiere a la naturaleza de los días integrantes del plazo en el trámite de información pública, la habilitación legal requerida por el artículo 30.2 de la indicada LPAC en relación con los plazos expresados en **días naturales** viene dada por lo dispuesto a su vez por el artículo 48 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid. Se **desestima la alegación**, porque el trámite de información pública se ha ajustado

### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  


Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  


al plazo mínimo legalmente establecido en el artículo 48 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM), que es la norma legal que, con carácter especial, regula el procedimiento de elaboración y aprobación de ordenanzas en el Ayuntamiento de Madrid que son normas reglamentarias cuya aprobación compete al Pleno del Ayuntamiento de Madrid, tal y como se hizo constar en el Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, de 11 de diciembre de 2025, por el que se acuerda aprobar el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 y la “apertura de un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales” (BOCM nº 298 de 15 de diciembre de 2025, página 199).

Consecuentemente, y dado que la Resolución referenciada fue publicada en los Boletines Oficiales de la Comunidad de Madrid y del Ayuntamiento de Madrid de 15 de diciembre de 2025, el plazo de presentación de alegaciones debía extenderse desde el día siguiente a tal publicación, 16 de diciembre de 2025 (día primero) y el 14 de enero de 2026 (día trigésimo), ambos inclusive.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**Segunda.-** Vulneración del derecho de participación pública en materia de medio ambiente (Ley 27/2006 y Real Decreto 1052/2022)

Esta alegación se encuentra directamente vinculada con la anterior, en la que se examinó la regularidad de la apertura del trámite de información pública, y los plazos, sobre los cuales se construye una parte de la argumentación de la presente alegación.

No concurre la contradicción invocada en relación con el plazo de formulación de alegaciones al Proyecto inicial de Modificación Parcial de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección. En aquel caso, el plazo de treinta días acordado por la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid en su sesión de 31 de julio de 2025, - publicado en el BOCM 4 de agosto-, encuentra su fundamento legal en el art. 11 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, cuyo tenor literal estable que:

*. Las entidades locales deberán someter el proyecto de ZBE a información pública, durante **un plazo no inferior a treinta días**, previo anuncio su página web institucional, y a través de los medios que estime oportunos, en los términos previstos por 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.*

Dado que en este supuesto el plazo se establece en días, se ha de entender que se trata de **días hábiles**, excluyéndose del cómputo los sábados, los domingos y los días declarados festivos, conforme a las reglas de cómputo de plazos previstas en el artículo 30.2 de la LPAC.

Se desestima la alegación, porque el trámite de información pública se ha ajustado al plazo mínimo legalmente establecido en el artículo 48 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM), que es la norma legal que, con carácter especial, regula el procedimiento de elaboración y aprobación de ordenanzas en el Ayuntamiento de Madrid que son normas reglamentarias cuya aprobación compete al Pleno del Ayuntamiento de Madrid, tal y como se hizo constar en el Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, de 11 de diciembre de 2025, por el que se acuerda aprobar el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 y la “apertura de un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales” (BOCM nº 298 de 15 de diciembre de 2025, página 199).

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59

Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51

Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

Finalmente, cabe señalar que se han respetado plenamente las previsiones de la Ley 27/2006, de 18 de julio, que garantiza los derechos de acceso a la información, participación pública y acceso a la justicia en materia de medio ambiente. A su vez, no se aprecia vulneración concreta de los artículos 23 y 45 de la Constitución. Las afirmaciones realizadas parecen responder a una interpretación excesiva del alcance del derecho de participación pública.

Además, la existencia y tramitación de los procedimientos señalados —en los que la parte alegante ha podido presentar sus observaciones, como demuestra el presente análisis que de ellas se realiza — evidencian que no se ha producido la conculcación de los preceptos constitucionales invocados.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

#### Tercera.- Fraude de ley y desviación de poder: modificaciones sucesivas de la OMS.

En relación con lo alegado sobre la existencia de fraude de ley y de desviación de poder vinculados a los pronunciamientos judiciales que afectan a la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, modificada por Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, en adelante OMS, cabe señalar que el principal pronunciamiento jurisdiccional que afecta de manera directa a la OMS, en su redacción actualmente vigente, es la Sentencia de 17/09/2024 del Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM), sobre la que procede subrayar que no ha adquirido firmeza. A su vez, indicar que el Ayuntamiento de Madrid ha interpuesto el correspondiente recurso de casación contra dicho pronunciamiento, cuya admisión aún está pendiente de resolución en el Tribunal Supremo.

Además, el TSJM ha denegado expresamente la ejecución provisional de la sentencia, por lo que no existe impedimento alguno para que tanto los procesos normativos que se tramiten en el ámbito de las competencias municipales como la propia ejecución ordinaria de la OMS continúen desarrollándose con plena eficacia. Se desestima, por tanto, la invocación de cosa juzgada que formula el interesado.

Por otra parte, y a mayor abundamiento, las modificaciones propuestas en el presente proyecto inicial no contravienen las conclusiones del procedimiento jurisdiccional invocado, sobre las que se recuerda que, en ningún caso, anulan o deslegitiman la propia existencia de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección.

No existe tampoco contravención, vulneración o fraude encaminado a la omisión del pronunciamiento dispositivo de ningún otro título judicial que afecte al Ayuntamiento de Madrid en lo que se refiere a las competencias correspondientes a las ZBEDEP o del establecimiento o ampliación del SER.

Finalmente, en relación con la potestad reglamentaria del Ayuntamiento de Madrid para regular la materia atribuida a su competencia —y, en consecuencia, para modificar la normativa ya existente—reconocida expresamente para los municipios en el artículo 4.1.a) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, la Ordenanza municipal constituye el instrumento jurídico adecuado.

#### Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

La competencia municipal se incardina, como no puede ser de otra manera, en el resto de la normativa aplicable de carácter estatal y autonómico, pero no existe invasión de competencias de otras Administraciones, ni tampoco desviación de poder, mucho menos dirigida a utilizar la potestad reglamentaria como medio de elusión de decisiones jurisdiccionales.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**Cuarta.- Carácter regresivo y discriminatorio de la ampliación de la ZBE y del SER/AER; impacto específico en barrios obreros y en familias de menor renta.** Solicita que se someta a reforma la estrategia Madrid360, y que se eliminen por completo las restricciones en M30 y exterior para cualquier vehículo sin etiqueta ambiental, independientemente de si está o no empadronado en Madrid

La alegación se refiere a la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, por las vías públicas urbanas de Madrid Zona de Bajas Emisiones (en adelante, Madrid ZBE), regulada el artículo 21.3 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 (en adelante, OMS), en su redacción dada por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre.

La alegación debe ser desestimada porque se refiere a una regulación sustantiva, contenida en el artículo 21.3 de la OMS, que no es objeto de modificación en el Proyecto de ordenanza aprobado inicialmente y sometido a información pública mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid de 11 de diciembre de 2025.

Sin perjuicio de ello, se ofrece respuesta motivada sobre los siguientes hechos:

**1º** El Proyecto normativo motiva expresamente, en el apartado I (5) del Preámbulo, que la prohibición de circulación de vehículos "A" es firme desde la entrada en vigor de la OMS en 2018, y que la regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones (en adelante, Madrid ZBE) que dota a toda la población que se encuentre en la ciudad de una protección básica en todo el término municipal, satisfaciendo así el principio de igualdad en la protección de la salud y del derecho constitucional a un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, en la redacción dada por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre al artículo 21 de la OMS, es también firme.

**2º** Madrid ZBE es la zona de bajas emisiones que prohíbe el acceso y circulación por las vías públicas urbanas de la ciudad de Madrid a los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, por ser los de mayor potencial contaminante.

La norma protege la salud de las personas frente a la mortalidad y la morbilidad por las enfermedades que provoca y agrava la contaminación del aire, protege el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona y permite cumplir la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire y de cambio climático, al reducir las emisiones que al circular emiten los vehículos a motor más contaminantes.

**3º** En el apartado II (9) del Preámbulo, el Proyecto normativo motiva la necesidad de la regulación de Madrid ZBE, porque que ha resultado esencial para que la ciudad de Madrid cumpla durante los ejercicios 2022, 2023 y 2024 los valores límites de dióxido de nitrógeno regulados en la Directiva 2008/50/CE, 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, por lo que resulta imprescindible su conservación.

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59

Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51

Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

4º La regulación de Madrid ZBE no es objeto de modificación por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la adaptación técnica del artículo 21.6 de la OMS, en cumplimiento de los principios de legalidad, tipicidad y jerarquía normativa, para adaptar su contenido al artículo 76.z3) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, introducido en la LTSV mediante la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, aprobada con posterioridad a la modificación de la OMS operada mediante la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, adoptada por imperativo legal tal y como se motiva en el apartado XIX letra f) del Preámbulo del Proyecto de ordenanza.

5º La regulación de Madrid ZBE se ha adoptado en ejercicio de las competencias atribuidas 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 Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid (LCREM y el segundo párrafo del artículo 16.4 de la Ley de calidad del aire y protección de la atmósfera, en cumplimiento de la obligación legal establecida por el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética y del artículo 5.2 segundo inciso del Real Decreto 1052/2022, al objeto de proteger el derecho a la vida y la integridad física, el derecho a la salud y la protección de la salud pública, y del derecho a disfrutar un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona.

6º La regulación de Madrid ZBE se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y 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, que las ZBE incluirán "prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos, según su potencial contaminante", empleando "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", regulando expresamente que "las prohibiciones o restricciones de acceso afectarán prioritariamente a los vehículos con más potencial contaminante".

La clasificación ambiental "A" de los vehículos, según su potencial contaminante, que conforme al Anexo II.E del Reglamento General de Vehículos se refiere 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 O emisiones, ECO, C o B", es la categoría más contaminante y menos eficiente medioambientalmente.

Asimismo, la regulación de Madrid ZBE se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 16.4 segundo párrafo de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, que regula que las entidades locales, con el objeto de alcanzar los objetivos de dicha ley, "podrán adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, incluyendo restricciones a los vehículos más contaminantes".

7º La regulación Madrid ZBE, contenida en el artículo 21.3 de la OMS es firme. El artículo 21.3 de la OMS, que prohíbe la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", se encuentra plenamente vigente, y carece de transitoriedad alguna tras haber finalizado el 31 de diciembre de 2024 los regímenes transitorios regulados en la Disposición transitoria primera apartado 2 de la OMS, en su redacción dada por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre.

Por tanto, desde las 0:00 horas del día 1 de enero de 2025 sólo podrán circular en los siguientes vehículos con clasificación ambiental "A" por las vías públicas urbanas de la ciudad de Madrid:

- a) Los vehículos conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de la Tarjeta para el estacionamiento de vehículos de personas con movilidad reducida (en adelante, TEPMR), siempre que, encontrándose adaptados al efecto de satisfacer las necesidades subjetivas de movilidad de la persona titular de la respectiva TEPMR, los vehículos figuren de alta en el sistema de gestión municipal de Madrid ZBE, hayan obtenido el oportuno permiso, y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, exclusivamente cuando la persona titular de la TEPMR se encuentre en el vehículo durante su circulación.
- b) Los vehículos que tengan reconocida la consideración de históricos conforme al Reglamento de Vehículos Históricos, aprobado mediante Real Decreto 892/2024, de 10 de septiembre.

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

c) Los vehículos que dispongan de una autorización excepcional y temporal otorgada conforme a lo dispuesto en el artículo 21.4 de la OMS.

8º La regulación del artículo 21.3 de la OMS se encuentra plenamente vigente y no está sujeta a régimen transitorio alguno, porque finalizó el 31 de diciembre de 2024, ni a moratoria alguna.

9º El control de la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" por las vías públicas urbanas de Madrid ZBE y, en su caso, la denuncia y sanción de las infracciones de tráfico cometidas por los mismos se realiza, de acuerdo con lo previsto en el artículo 21.5 de la OMS, mediante medios técnicos automatizados (cámaras dotadas de lector OCR y dispositivos foto-rojos) y mediante controles en vía pública por agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico.

El artículo 242.4 de la OMS establece que, antes de la implantación definitiva o la modificación substancial de los sistemas automatizados de control de las ZBE, se tiene que establecer un período, de como mínimo dos meses, durante el cual el órgano municipal competente facilitará o enviará a las personas titulares de los vehículos que hayan sido detectados circulando, una comunicación de carácter meramente informativo.

En aplicación del citado precepto, mediante la Resolución de 23 de diciembre de 2024, de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, publicada en el "Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid" de 26 de diciembre de 2024, se estableció un período de aviso respecto de las cámaras con lector OCR y los dispositivos foto rojo para el control de Madrid ZBE relacionados en el anexo de dicha Resolución, como medios técnicos automatizados para la vigilancia, el control y denuncia automatizada de las infracciones del artículo 21.3 y el Anexo II apartado primero de la OMS, en relación con los artículos 1 y 76.z3) de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, exclusivamente respecto al control automatizado de la circulación de los siguientes vehículos con clasificación ambiental "A" que no se habían beneficiado de los cuatro períodos de aviso previos:

1º) Los vehículos con clasificación ambiental "A" que desde el 1 de enero de 2022 y de forma ininterrumpida, cumplan los requisitos de encontrarse domiciliados en la ciudad de Madrid en el Registro Nacional de Vehículos de la Dirección General de Tráfico (DGT) y que figuren de alta en el Padrón del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM) del Ayuntamiento de Madrid.

2º) Los vehículos con clasificación ambiental "A" que no sean automóviles de tipo "turismo" con clasificación 10 por criterio de construcción, clasificados en las categorías 00 Sin especificar, 02 Familiar y 33 Todoterreno por criterio de utilización, con independencia de si cumplen o no los requisitos de empadronamiento en la ciudad de Madrid en el Registro Nacional de Vehículos y de alta en el Padrón del IVTM de Madrid.

Mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 29 de diciembre de 2025 (BOCM nº 310 de 30 de diciembre de 2025), se ha prorrogado la eficacia del periodo de aviso establecido por la citada Resolución de 23 de diciembre de 2024, hasta las 23:59 horas del 31 de diciembre de 2026, exclusivamente respecto del control automatizado de la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" expresamente determinados en la citada Resolución.

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

10º No existe moratoria alguna, por lo que no puede modificarse ni prorrogarse una moratoria que no es jurídicamente posible, dado que la circulación de los vehículos con clasificación "A" incumpliendo la regulación de Madrid ZBE, constituye una infracción grave de tráfico tipificada por el artículo 76.z3) de la LTSV en relación con el artículo 21.3 de la OMS.

Tan solo existe un periodo de aviso, cuya eficacia ha sido prorrogada por la Junta de Gobierno hasta las 23:59 horas del 31 de diciembre de 2026, exclusivamente referido al control automatizado de la circulación de los vehículos determinados en la Resolución 23 de diciembre de 2024, previamente relacionados.

El periodo de aviso no afecta a los vehículos con clasificación ambiental "A" clasificados por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados por criterio de utilización en las categorías OO (Sin especificar), O2 (Familiar) y 33 (Todoterreno), que a fecha 1 de enero de 2022 o cualquier fecha posterior incumplan cualquiera de los dos siguientes requisitos: a) encontrarse domiciliados en la ciudad de Madrid en el Registro Nacional de Vehículos y b) figurar de alta en el Padrón del IVTM.

Todo ello sin perjuicio del control de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico para todo vehículo con clasificación ambiental "A", conforme a lo previsto en el artículo 21.5 de la OMS.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**Se desestima** la alegación relativa a se someta a revisión el avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de la ciudad de Madrid en septiembre de 2019 en lo relativo a la prohibición de los vehículos con clasificación ambiental "A", porque dicha prohibición ya se analizó y sometió a información pública en el "Plan A de calidad del aire y cambio climático" aprobado, tras el correspondiente trámite de información pública, por la Junta de Gobierno en su sesión de 21 de septiembre de 2017 (BOCM nº 238 de 6 de octubre de 2017), además de porque la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" se contempla en la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 con carácter firme desde su entrada en vigor el 24 de octubre de 2018.

El "Plan A de calidad del aire y cambio climático" fue sometido a información pública mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid de 6 de abril de 2017, publicado en el BOCM de 18 de abril siguiente de 2017, durante treinta días naturales. Dicho plazo finalizó el 18 de mayo de 2017.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

En relación con lo alegado sobre las consecuencias que implican las principales áreas de afectación de la modificación propuestas, gestiones de las Zonas de Bajas Emisiones y del SER sobre los colectivos de ciudadanos más desfavorecidos, cabe señalar que este aspecto se toma en consideración en la programación de políticas municipales y en la definición de sus propuestas normativas. Debe indicarse como primera medida que el **Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360 (2022)** ya fijó un calendario gradual para facilitar la adaptación de los usuarios. Este proceso se complementó con las ayudas Cambia

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



360, destinadas a facilitar la sustitución de vehículos sin etiqueta (los propulsados con combustible diésel matriculados antes del año 2006 y los gasolina previos al año 2000) por modelos menos contaminantes.

Esta implementación paulatina, se vio completada por las **Líneas de ayudas Cambia 360** para el fomento de la movilidad sostenible y la eficiencia energética con el objetivo de impulsar la renovación del parque circulante y facilitar a los propietarios de vehículos sin etiqueta la adquisición, en su caso, de vehículos menos contaminantes.

Estas ayudas se han articulado de manera complementaria a las líneas de subvenciones para la renovación de vehículos de uso particular que ofrece la Comunidad de Madrid, en ejecución del Plan MOVES estatal y el plan propio regional. En las convocatorias de subvenciones «Cambia 360» de las anualidades de 2022 y 2023, dotadas ambas con 14 millones de euros, hubo fondos suficientes para estimar todas las solicitudes presentadas. La anualidad de 2024, también se dotó de 14 millones de euros.

**En relación con lo alegado sobre la ampliación del SER** cabe señalar que para la eventual implantación será imprescindible contar, en primer término, con acuerdo previo favorable de la Junta de Distrito correspondiente, así como haber consultado a los vecinos y asociaciones vecinales afectadas de acuerdo con la Disposición Transitoria 5ª de la OMS. En su caso, la implantación del SER resulta **especialmente beneficiosa para** los barrios con menor renta disponible y para las familias con menor capacidad económica, al garantizar que **al menos el 85 % de las plazas de estacionamiento queden reservadas para los residentes**, facilitando de forma notable el estacionamiento en su entorno cotidiano.

Además, esta implantación contribuye a **reducir el tráfico de agitación**, es decir, la circulación que se genera exclusivamente por la búsqueda de aparcamiento. Dicha reducción se traduce en un menor consumo de combustible y, por tanto, en un ahorro directo para los usuarios, aspecto que reviste especial importancia en áreas residenciales con menor capacidad económica. Todo ello debe valorarse teniendo en cuenta que el importe de la tasa por la autorización de residente asciende a 24,60 euros anuales —sin aplicar las bonificaciones previstas para los vehículos con distintivo C y ECO—, lo que equivale a 0,067 euros al día, un coste objetivamente reducido.

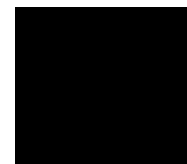
Por otro lado, en el **Estudio de impacto económico de la ampliación del AER y la inclusión de nuevos horarios de regulación en la nueva Ordenanza de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid**, disponible en el trámite de información pública a efectos de la presentación de alegaciones, se estima que la implantación del SER permitiría obtener un **beneficio económico estimado de 736,29 euros anuales por hogar**, derivado exclusivamente del tiempo ahorrado en la búsqueda de estacionamiento. A esta cuantía únicamente debe detrarse la tasa anual correspondiente, cuyo coste, tal y como acabamos de señalar, es **insignificante en relación con la renta media por hogar**.

Ello es debido a que los residentes soportan **pérdidas de tiempo de hasta 30 minutos diarios** en la búsqueda de una plaza de estacionamiento. En el marco de los **análisis coste-utilidad (ACU)**, el tiempo tiene un valor económico al poder emplearse en actividades productivas o socialmente útiles. La gestión eficiente del tiempo genera incrementos directos de productividad y evita costes asociados a ineficiencias urbanas, especialmente en **los ámbitos residenciales con menor renta disponible**.

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



Por tanto, la implantación del SER no solo comporta **mejoras ambientales y de movilidad**, sino que constituye una **medida eficaz y socialmente beneficiosa** que reduce costes indirectos, puede incrementar la productividad y corregir ineficiencias derivadas de la congestión y la falta de disponibilidad de espacio público.

En relación con lo alegado referente al **pago de 24 horas de estacionamiento SER**, que deben abonar los residentes, cabe señalar que la *Tasa por estacionamiento de vehículos en determinadas zonas de la Capital*, que se abona por la autorización de residente según su vigencia anual o mensual y que no se encuentra referenciada a horas de estacionamiento. Su importe permanece invariable con independencia de que su abono se realice de forma mensual o anual. Dicha autorización también habilitará a los residentes para estacionar en el horario nocturno en el caso de una eventual ampliación.

Debe señalarse que, si se prorratea el importe de la tasa – **24,60 euros al año**, sin aplicar las bonificaciones previstas para los vehículos con distintivo C y ECO– entre el número total de horas del año, el resultado evidencia que el coste por hora para los residentes es meramente simbólico. En consecuencia, **la eventual ampliación del horario del SER en un determinado ámbito no supondría un incremento del importe a abonar por los residentes**, que continuarían pagando la cuantía actualmente vigente. Por tanto, la ampliación del horario únicamente implicaría una **reducción aún mayor del precio efectivo por hora**, sin que ello repercuta negativamente en las obligaciones económicas de los residentes autorizados.

En relación con la alegada **vulneración de principios constitucionales**, en particular la referida al artículo 14 de la Constitución Española, que consagra el **principio de igualdad**, cabe indicar que este precepto prohíbe aquellas desigualdades que tengan su causa en discriminaciones de carácter personal o social, como el nacimiento, la raza, el sexo, la religión, la opinión o cualquier otra circunstancia personal o social.

Es evidente que este principio no impide que situaciones objetivamente distintas reciban un tratamiento diferente, siempre que dicho tratamiento no tenga una finalidad discriminatoria basada en las circunstancias mencionadas. Sostener lo contrario impediría a la Administración diferenciar entre situaciones de hecho diversas y, en la práctica, impediría la aplicación no solo de este régimen, sino del ordenamiento jurídico en su conjunto.

Las particularidades previstas en la Ordenanza objeto de modificación y en el Proyecto inicial se basan exclusivamente en las situaciones de hecho que regulan, y no en condiciones personales o sociales de los ciudadanos afectados.

En la misma línea debe rechazarse la supuesta vulneración del principio del **artículo 31.3 de la Constitución**, que exige un sistema tributario justo e inspirado en el principio de igualdad —que, como se ha señalado, no resulta vulnerado— y en la progresividad.

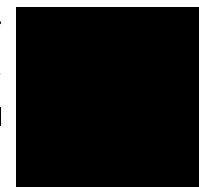
Este principio general de configuración del sistema fiscal se concreta, en el ámbito específico de las tasas, en la exigencia de que su establecimiento y cuantificación se ajusten al **principio de equivalencia económico-financiera** (arts. 24.2, 25 y 26 del Texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo), conforme al cual su importe no puede exceder, en conjunto, del coste real o previsible del servicio prestado o de la actividad administrativa que las motiva. Este principio garantiza que las tasas mantengan su **naturaleza estrictamente retributiva**, evitando que su exacción genere ingresos con finalidad recaudatoria o efectos propios de un tributo de carácter fiscal. En consecuencia, la

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



Administración está obligada a determinar y justificar adecuadamente los costes directos e indirectos asociados a la prestación del servicio o al ejercicio de la actividad administrativa, de modo que la cuantía resultante responda a un criterio de proporcionalidad y cobertura de costes, sin sobrepasarlo

Respecto a lo alegado de que no hayan sido consideradas **medidas alternativas**, de las cuales podemos citar ejemplos como las medidas mencionadas en el apartado 5.2 del Proyecto para la Delimitación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección, que contemplaba el estudio de los escenarios en los que se mantienen las tres ZBEs, lo que implicaba a su vez el análisis de las siguientes alternativas:

- S3: Mantenimiento de ZBEDEP Plaza Elíptica y Madrid ZBE en 2026 (eliminación de vehículos “A” en estos ámbitos geográficos).
- S4: Mantenimiento de la ZBEDEP Distrito Centro en 2026 (eliminación de vehículos “A” y vehículos industriales “B” en este ámbito geográfico).

El apartado 5.2.1 amplía esta información y describe, para las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica otras alternativas en las que no se limita la circulación en el año 2026 a:

- Turismos de clasificación ambiental “A” (sin distintivo ambiental).
- Vehículos ligeros “A” y “B”.
- Vehículos pesados “A” y “B”.
- Combinaciones de las alternativas anteriores.

E incluso la de no limitar la circulación de los vehículos “A” en toda su área.

Se ha dado también cuenta en párrafos anteriores de la existencia de programas de subvenciones específicos, que el alegante ha considerado inexistentes.

Y finalmente, en relación a la supuesta **ausencia de un análisis de impacto social**, se pone de manifiesto que, entre la documentación disponible en el trámite de información pública a efectos de la presentación de alegaciones, se ha efectuado la puesta a disposición del **Estudio socioeconómico del impacto de las medidas implantadas en las ZBEDEP Distrito Centro y de Plaza Elíptica** de julio de 2025, así como del **Estudio de impacto económico de la ampliación del AER y la inclusión de nuevos horarios de regulación en la nueva Ordenanza de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid**, y el **Proyecto de Modificación Parcial de las ZBEDEP de la Ciudad de Madrid** que contemplan una completa consideración de las realidades sociales y económicas afectadas por la modificación de la Ordenanza que es objeto de consideración. Concretamente, el último de los documentos mencionados incluye, a partir de la página 119, un análisis del impacto que las restricciones aplicables en las ZBEDEP generan sobre distintos colectivos —familias, infancia, juventud, personas mayores, entre otros— poniendo de manifiesto, de manera particular, sus efectos sobre las personas en situación de mayor vulnerabilidad. El primero de los documentos, en su epígrafe 6.2 –pág. 35 y siguientes–, evalúa los impactos de las ZBEDEP en los colectivos vulnerables tanto por razones de salud como por su situación económico social.

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

A su vez, el Anexo 9.1 incorporado a la MAIN incluye los estudios de rotación, elaborados para cada uno de los barrios afectados por la propuesta de ampliación del Área de Estacionamiento Regulado, y debidamente individualizados y referenciados a la situación específica de cada uno de ellos. Por ello, la alegación relativa a la supuesta falta de consideración de la realidad particular de cada zona no puede estimarse.

Tampoco es exacto afirmar que no exista una motivación socioeconómica para la ampliación, puesto que precisamente dichos estudios tienen por objeto adaptar el Servicio a las necesidades reales de los barrios destinatarios. Con ello se pretende, simultáneamente, proteger los derechos de los residentes y favorecer la actividad económica que se desarrolla en su entorno, de manera sostenible y eficiente. Todo ello responde a las dificultades detectadas por la Administración municipal, puestas de manifiesto de forma reiterada tanto en los análisis técnicos como por los propios vecinos.

En relación con los efectos positivos que las medidas adoptadas pueden producir sobre el medio ambiente urbano, debe indicarse que las mismas se encuentran debidamente contrastadas. En este sentido, y según los factores de emisión media de óxidos de nitrógeno, NOx, (0,433 g/km para B, 0,151 g/km para C, 0,023 g/km para ECO y 0,007 g/km para CERO) y la evolución del parque circulante, cada vehículo ECO **6,6 veces menos** que uno C y **18'8 veces menos** que uno B, mientras que cada vehículo CERO emite **21'6 veces menos** que uno C y **61'9 veces menos** que uno B.

Por su parte, cada vehículo C emite **4,5 veces menos** que un B. Esto implica que, por cada vehículo B restringido, podrían circular **18'8 vehículos ECO**, **61'9 CERO** ó **4,5 C**. Y, por cada vehículo C restringido, **6'6 ECO** ó **21'6 CERO**, manteniendo el mismo nivel de emisiones.

Se considera en consecuencia que los efectos beneficiosos sobre la reducción de emisiones contaminantes que implica la progresiva restricción de los vehículos sin distintivo ambiental y de los vehículos con distintivo B, son evidentes y permiten motivar la implementación de medidas normativas en este sentido.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

#### Quinta.- Insuficiente motivación técnico-ambiental y omisión del análisis de alternativas menos lesivas.

En relación con lo alegado respecto a los requerimientos efectuados por el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, y la ausencia de motivación de la regulación de la materia objeto del Proyecto inicial, cabe señalar lo siguiente:

En primer lugar, la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid con fecha de 23 de octubre de 2025 aprobó el Proyecto de modificación parcial de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP), que ya incorpora una parte sustancial de los conceptos que el interesado considera omitidos. Los aspectos referentes a la delimitación de las ZBEDEP, el estudio de origen de la contaminación, con atención específica a las principales fuentes de emisión responsables de la contaminación, y de los gases de efecto invernadero, y a la caracterización del tráfico rodado, con los correspondientes estudios del parque circulante en la ciudad de Madrid y de sus emisiones asociadas, se encuentran definidos, y han sido tomados en consideración en el proceso normativo dirigido a la elaboración del presente Proyecto inicial de Ordenanza.

#### Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

Se pone de manifiesto que, entre la documentación disponible en el trámite de información pública a efectos de la presentación de alegaciones, se ha efectuado la puesta a disposición del expediente completo de aprobación del citado Proyecto de modificación parcial de las ZBEDEP.

A su vez, las conclusiones recogidas en el Proyecto mencionado fueron fundamentadas en los oportunos informes técnicos que fueron debidamente exhibidos en su proceso de elaboración, y que se sometieron al trámite de información pública debidamente evacuado en su momento.

Por su parte, la Memoria de Análisis de Impacto Normativo (MAIN), que acompaña al Proyecto inicial de Ordenanza también puesta de manifiesto en el trámite de información pública de aprobación inicial del citado proyecto inicial, **incorpora en sus páginas 27 y siguientes** un completo estudio revelador de las medidas alternativas estudiadas, tanto **normativas como no normativas**, que se encuentran igualmente a disposición de la parte interesada y del resto de ciudadanos afectados.

A falta de una mayor precisión sobre los aspectos concretos que, sobre los conceptos generales aludidos, la alegante considera inexactos o incompletos, se considera que el estudio realizado a efectos de elaboración de la MAIN, que por otra parte vincula tales conceptos con un profundo estudio de implicaciones económicas y sociales, son justificativos de la necesidad, la proporcionalidad y la adecuación de las medidas propuestas.

En relación con lo alegado respecto a la transparencia de los datos y la metodología empleados en la red de **medición de la calidad del aire** se pone de manifiesto, en primer término, la regularidad de los procedimientos contractuales que se sustancian sobre el particular desde el Ayuntamiento de Madrid y la subordinación de tales contratos a los fines competenciales a los que se dirige la actuación administrativa, y no a la inversa, debe señalarse que esta Administración pública mantiene y reafirma su compromiso con la transparencia en todos los instrumentos vinculados al ejercicio de sus fines. A tal efecto, se recuerda que se encuentran a disposición de los interesados los mecanismos previstos en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, así como en la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y de Participación de la Comunidad de Madrid, mediante los cuales puede solicitarse cualquier información adicional que se considere oportuna respecto de la ya publicada y accesible en los distintos canales institucionales. En consecuencia, resulta improcedente sostener la existencia de déficit alguno en materia de transparencia.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**Sexta.- Vulneración de la normativa de protección de datos personales por el uso masivo de cámaras, radares y sistemas ANPR/OCR.**

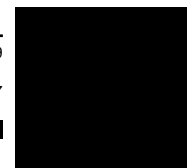
En relación con lo alegado acerca de las **cámaras** para el control de las ZBEDEP, cabe señalar que su configuración y operación está regida por el interés superior de garantizar la privacidad de las personas y en cumplimiento estricto del Reglamento 2016/279 General de Protección de Datos de la Unión Europea y la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales.

Además, en la actividad de tratamiento de los datos se observan los requerimientos que obligan a una constante revisión y actualización de la legitimación, el objeto y finalidad del tratamiento, los plazos de destrucción, y el resto de los parámetros legales exigibles a efectos de garantizar el derecho de los interesados en materia de protección de datos de carácter personal.

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



Finalmente, cabe indicar que el Proyecto inicial de Ordenanza objeto de las presentes alegaciones incorpora un informe específico del Delegado de Protección de Datos del Ayuntamiento de Madrid de fecha de 29/08/ 2025, que se encuentra a disposición de todos los interesados entre la documentación publicada en el presente trámite de información pública.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**Séptima.- Necesidad de transparencia económico-contractual: información sobre viabilidad, recaudación y contratos con empresas beneficiarias**

Sobre el particular, procede indicar que el indicado Contrato, realizado bajo la modalidad de gestión de servicios públicos, bajo la denominación concreta *Contrato Integral de Movilidad de la Ciudad de Madrid*, con número de expediente 145/2013/02944, fue formalizado con las respectivas adjudicatarias el día 31 de enero de 2013, para los cuatro primeros lotes, y el 5 de noviembre de 2013, para el quinto, mediante la firma del Sr. Delegado del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, , en virtud de las competencias delegadas por la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid mediante su Acuerdo de 24 de enero de 2013.

El citado contrato se tramitó y firmó al amparo del anteriormente y en aquel momento vigente Texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre.

Debido a la antigüedad del expediente, la información relativa al CIM no se encuentra actualmente disponible en el Portal de Contratación del Ayuntamiento de Madrid ni en la Plataforma de Contratación del Sector Público. No obstante, dicha información sigue siendo plenamente accesible para cualquier ciudadano interesado mediante una solicitud de acceso a la información formulada al amparo de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, así como de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y de Participación de la Comunidad de Madrid. No consta que la alegante haya ejercido este derecho hasta la fecha, por lo que no se aprecia vulneración alguna de los derechos de los interesados.

Respecto a la alegación de la existencia de un vicio de desviación de poder en relación con el contrato, toda vez que se considera que el *ecosistema contractual* se encuentra ligado a la ZBE, cabe señalar que la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, modificada por Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, y sus instrumentos predecesores constituyen el fundamento de la formalización contractual, y la actuación contractual desarrollada responde exclusivamente a la necesidad de garantizar la adecuada prestación del servicio que resulta imprescindible para la ejecución y funcionamiento del régimen regulado en la Ordenanza. Se trata, a su vez, de un ámbito material que **no forma parte de la modificación que se pretende aprobar mediante esta Ordenanza.**

Por último, en lo que respecta a la **recaudación efectiva derivada de sanciones**, procede señalar que la MAIN, en su apartado 6.3.4 (pp. 51 y ss.), incorpora datos detallados sobre los ingresos obtenidos por infracciones relacionadas con el incumplimiento de las restricciones de circulación en las ZBEDEP, así como por el incumplimiento de la normativa del SER desde el año 2021. Además, el interesado puede consultar información sobre recaudación en el Portal

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

de Datos Abiertos del Ayuntamiento de Madrid, donde dicha información se encuentra disponible de manera permanente, o solicitarla al amparo de la normativa de transparencia.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

#### ANEXO (sobre peticiones efectuadas en preámbulo)

Sobre las pretensiones adicionales formuladas por el interesado en materia de acceso al expediente administrativo, se pone de manifiesto que el mismo se ha incorporado en su totalidad al trámite de información pública sustanciado sin que hayan sido omitidos otros elementos diferentes a los que se encuentran a disposición de los ciudadanos interesados.

Por lo que se refiere a la activación de los derechos en materia de protección de datos de carácter personal se refiere, se indica que no ha lugar a activación adicional alguna, puesto que los mismos se encontraban y se encuentran ya a completa disposición de la parte alegante en virtud de lo establecido por el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de abril, 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 y por la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de protección de datos personales y garantía de los derechos digitales.

Una vez concretados los derechos que se pretende ejercer por el cauce procedente, tales peticiones serán atendidas mediante resolución del responsable de las correspondientes actividades de tratamiento en las condiciones legales pertinentes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

## DOC: 15 - [REDACTED]

#### ALEGACIÓN. Reproduce alegaciones DOC.14

**RESPUESTA.** Remisión a respuesta alegaciones doc. 14.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  
[REDACTED]

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  
[REDACTED]

## DOC: 16 - [REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Reproduce alegaciones DOC.14

**RESPUESTA.** Remisión a respuesta alegaciones doc. 14.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

## DOC: 17 - [REDACTED]

**ALEGACIÓN 1. Vulneración del derecho de participación ciudadana efectiva (periodo vacaciones)**

**RESPUESTA.** Las alegaciones formuladas por el interesado en este sentido carecen de un fundamento jurídico válido, dado que no existe ninguna limitación legal ni reglamentaria respecto a los períodos concretos en los que deban evacuarse los trámites administrativos, siempre que se respeten las prescripciones establecidas en el Capítulo II del Título II de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPAC). Dicha normativa no establece la indisponibilidad de ningún momento temporal a lo largo del año, más allá de las referencias —no aplicables al presente caso— relativas a los días inhábiles cuando los plazos han de computarse sobre ellos.

Por lo demás, y por lo que se refiere a la naturaleza de los días integrantes del plazo en el trámite de información pública, la habilitación legal requerida por el artículo 30.2 de la indicada LPAC en relación con los plazos expresados en **días naturales** viene dada por lo dispuesto a su vez por el artículo 48 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid. Se desestima la alegación, porque el trámite de información pública se ha ajustado al plazo mínimo legalmente establecido en el artículo 48 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM), que es la norma legal que, con carácter especial, regula el procedimiento de elaboración y aprobación de ordenanzas en el Ayuntamiento de Madrid que son normas reglamentarias cuya aprobación compete al Pleno del Ayuntamiento de Madrid, tal y como se hizo constar en el Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, de 11 de diciembre de 2025, por el que se acuerda aprobar el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 y la “apertura de un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales” (BOCM nº 298 de 15 de diciembre de 2025, página 199).

### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  
[REDACTED]

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  
[REDACTED]

Consecuentemente, y dado que la Resolución referenciada fue publicada en el Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid de 15 de diciembre de 2025, el plazo de presentación de alegaciones debía extenderse desde el día siguiente a tal publicación, 16 de diciembre de 2025 (día primero) y el 14 de enero de 2026 (día trigésimo), ambos inclusive.

Por lo demás, no puede entenderse que concurra la contradicción invocada en relación con el plazo de formulación de alegaciones al Proyecto inicial de Modificación Parcial de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección. En aquel caso, el plazo de treinta días acordado por la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid en su sesión de 31 de julio de 2025, - publicado en el BOCM 4 de agosto-, encuentra su fundamento legal en el **art. 11 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones**, cuyo tenor literal estable que:

*. Las entidades locales deberán someter el proyecto de ZBE a información pública, durante un plazo no inferior a treinta días, previo anuncio su página web institucional, y a través de los medios que estime oportunos, en los términos previstos por 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.*

Dado que en este supuesto el plazo se establece en días, se ha de entender que se trata de **días hábiles**, excluyéndose del cómputo los sábados, los domingos y los días declarados festivos, conforme a las reglas de cómputo de plazos previstas en el artículo 30.2 de la LPAC.

Del mismo modo, el plazo de treinta días **naturales** previsto en la aprobación inicial del Proyecto de Ordenanza modificadora de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 11 de diciembre de 2025 encuentra su fundamento jurídico en el artículo 48.3.a) de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid, que establece la obligación de someter a información pública, por durante un **plazo no inferior a treinta días naturales**, los proyectos de ordenanzas municipales aprobados inicialmente. Se desestima la alegación, porque el trámite de información pública se ha ajustado al plazo mínimo legalmente establecido en el artículo 48 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM), que es la norma legal que, con carácter especial, regula el procedimiento de elaboración y aprobación de ordenanzas en el Ayuntamiento de Madrid que son normas reglamentarias cuya aprobación compete al Pleno del Ayuntamiento de Madrid, tal y como se hizo constar en el Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, de 11 de diciembre de 2025, por el que se acuerda aprobar el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 y la “apertura de un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales” (BOCM nº 298 de 15 de diciembre de 2025, página 199).

Por tanto, cabe señalar que se han respetado plenamente las previsiones de la Ley 27/2006, de 18 de julio, que garantiza los derechos de acceso a la información, participación pública y acceso a la justicia en materia de medio ambiente. A su vez, no se aprecia vulneración concreta de preceptos constitucionales. Las afirmaciones realizadas parecen responder a una interpretación excesiva del alcance del derecho de participación pública. Además, la existencia y tramitación de los procedimientos señalados —en los que la parte alegante ha podido presentar sus observaciones, como demuestra el presente análisis que de ellas se realiza — evidencian que no se ha producido la conculcación de los preceptos constitucionales invocados.

En relación con lo alegado acerca del trámite de consulta pública realizado en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 133.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, procede aclarar lo siguiente:

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



El trámite de consulta pública previa se sustanció mediante el Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid de 3 de octubre de 2024, publicado en el BOAM de 7 de octubre de 2024. Tal y como establece el citado artículo 133.1 LPAC, con carácter previo a la elaboración del proyecto o proyecto inicial de norma debe recabarse la opinión de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente afectadas.

Conviene señalar, asimismo, lo dispuesto en el apartado quinto del Acuerdo de 20 de octubre de 2016 de la Junta de Gobierno, por el que se aprueban las *Directrices sobre la consulta pública previa en el procedimiento de elaboración de las normas municipales*. Dicho precepto determina que “*el plazo de la consulta pública de cada iniciativa será de un mínimo de 15 días naturales*”.

En este sentido, el plazo establecido para la consulta pública se extendió **desde el día 8 de octubre de 2024** —día siguiente a la publicación del Acuerdo en el BOAM— **hasta el 22 de octubre de 2024**, ambos incluidos (**no del 7 de octubre al 21, como indica la alegación**). **No existe por tanto la vulneración de plazo invocada.**

Por lo demás, el trámite de consulta pública respetó íntegramente las prescripciones contenidas en el apartado sexto del Acuerdo de 20 de octubre de 2016, relativas a la estructura, contenido y forma de acceso a la consulta a través del portal institucional <https://decide.madrid.es/>. En consecuencia, no puede apreciarse infracción alguna en la tramitación de la consulta pública previa.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

#### **ALEGACIÓN 2 Ausencia de antecedentes significativos: no se hace ninguna referencia a la sentencia del TSJM 410/2024**

**RESPUESTA.** Ver respuesta a la alegación nº 3

Por todo lo expuesto, se **desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

#### **ALEGACIÓN 3 La modificación no tiene en cuenta lo indicado por el TSJ de Madrid en las sentencias recaídas sobre la Ordenanza 10/2021. Indica la sentencia, y que no se han corregido en la modificación de la ordenanza, como es la vulneración del principio de igualdad.**

En relación con lo alegado sobre los pronunciamientos judiciales que afectan a la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, modificada por Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, en adelante OMS, cabe señalar que el principal pronunciamiento jurisdiccional que afecta de manera directa a la OMS, en su redacción actualmente vigente, en lo relativo a las ZBEDEP es la Sentencia de 17 de septiembre de 2024, del Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM), dictada en el procedimiento 405/2024 sobre la que procede subrayar que no ha adquirido firmeza. A su vez, es preciso indicar que el Ayuntamiento de Madrid ha interpuesto el correspondiente recurso de casación contra dicho pronunciamiento, cuya admisión aún está pendiente de resolución en el Tribunal Supremo.

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



Además, el TSJM ha denegado expresamente la ejecución provisional de la sentencia, por lo que no existe impedimento alguno para que tanto los procesos normativos que se tramiten en el ámbito de las competencias municipales como la propia ejecución ordinaria de la OMS continúen desarrollándose con plena eficacia.

Por lo tanto, no procede incorporar ningún elemento de carácter dispositivo derivado de la Sentencia mencionada al Proyecto inicial sometido a consideración.

Sin perjuicio de lo anterior, las modificaciones incluidas en el presente Proyecto inicial no contravienen las conclusiones alcanzadas en el procedimiento jurisdiccional invocado, cuyo pronunciamiento en ningún caso anula ni deslegitima la existencia misma de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP).

Tampoco existe contravención, vulneración o fraude dirigido a eludir el contenido dispositivo de cualquier otro título judicial que pudiera afectar al Ayuntamiento de Madrid en el ámbito de sus competencias relativas a las ZBEDEP o al establecimiento o ampliación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER).

En este sentido, se recuerda que la Sentencia dictada igualmente el **17 de septiembre de 2024**, en el procedimiento **410/2014**, tuvo incidencia exclusiva sobre la **Disposición Transitoria Primera de la Ordenanza de Movilidad Sostenible**, relativa a los requisitos ambientales generales para la circulación en Madrid ZBE. Sus efectos, por tanto, **no son extensivos** ni a las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección ni al Servicio de Estacionamiento Regulado, que constituyen el objeto específico de la modificación contemplada en el Proyecto inicial.

Por todo lo expuesto, **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**ALEGACIÓN 4 Ausencia de consulta pública previa para el proyecto de Ampliación del Servicio de Estacionamiento Regulado** (En la “memoria sobre la consulta pública previa de la modificación de la ordenanza de movilidad sostenible en materia de zona de bajas emisiones” fechada a 2 de octubre de 2024 no hay ninguna mención a la ampliación de la zona AER/SER)

En relación con la alegación presentada relativa a la supuesta ausencia de consulta pública previa para el proyecto de ampliación del SER, se informa de que la consulta pública previa regulada en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, tiene por objeto recabar la opinión de la ciudadanía, **con carácter general**, sobre las materias que se pretenden regular o modificar en la ordenanza correspondiente, sin que deba entrar en el detalle de actuaciones concretas.

En este sentido, la memoria elaborada por la Dirección General de Participación Ciudadana con fecha de 12 de noviembre de 2024 relativa a la participación en la consulta pública previa a la Modificación Parcial de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, desarrollada entre el 7 de octubre de 2024 y el 21 de octubre de 2024, parte de que la regulación de las ZBEs se ha completado con un amplio y heterogéneo conjunto de medidas concebido en el marco de la Estrategia

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360, compuesta por 280 actuaciones que han contribuido a mejorar la calidad del aire (entre las que destaca la ampliación del SER en algunos distritos el exterior de la M30); asimismo, la memoria hace referencia en particular, a las preguntas 2 y 4 de dicha consulta:

Núm. 2 *¿Cómo favorecerías otras alternativas de movilidad sostenible?*

Núm. 4 *La legislación estatal obliga a crear zonas de bajas emisiones (ZBEs) para cumplir las obligaciones de calidad del aire y cambio climático ¿Cómo crees que deberían regularse las ZBEs para que protejan eficazmente la salud de las personas a través de la mejora de la calidad del aire?*

En las aportaciones ciudadanas en las alegaciones realizadas a través de la web a las preguntas abiertas de la consulta (2ª y 4ª) se hicieron comentarios relativos a la ampliación del SER como medida de optimización del tráfico complementaria de las ZBE. Se solicita la implantación del SER en zonas muy concretas —como Puente de Vallecas, San Diego, Nueva Numancia, Las Tablas, Carabanchel, Julián Camarillo y Arturo Soria— así como su extensión generalizada más allá de la M30 e, incluso, a toda la ciudad, con el fin de evitar que algunos distritos funcionen como aparcamiento disuasorio y promover el uso del transporte público. Varias respuestas vinculan la ampliación del SER con otras medidas de movilidad sostenible, como la segregación de carriles bici, la mejora de la oferta de metro y EMT, la creación de nuevas conexiones entre barrios, o instrumentos más restrictivos (peajes de acceso a la M30, eliminación del scalextric o ampliación de ZBEDEP). También se pide garantizar los derechos de los residentes —permitiendo aparcar en zona azul o evitando prohibiciones para vehículos sin etiqueta adquiridos antes de las restricciones— y revisar los límites de algunas zonas SER para reducir la circulación innecesaria en búsqueda de aparcamiento.

Este resultado evidencia que la ampliación del SER se encontraba dentro del ámbito material consultado, formando parte de las medidas valoradas por la ciudadanía como alternativa de movilidad sostenible.

De hecho, si se accede al espacio del portal web [decide.madrid.es](http://decide.madrid.es) dedicado a la consulta pública previa realizada en relación con la modificación de la OMS ([Acceso al espacio del portal web decide.madrid.es dedicado a la consulta pública previa](#)), puede comprobarse lo siguiente:

*Para ello se considera necesario recabar la opinión de la ciudadanía en general, así como del resto de personas, entidades u organizaciones más representativas potencialmente afectados por la modificación proyectada, en cuanto a (,) las **alternativas de movilidad sostenible que permitan cumplir los objetivos fijados así como el conjunto de medidas que pueden contribuir a la consecución del objetivo principal de protección de la salud de las personas frente a los efectos perniciosos de las emisiones contaminantes.***

Cabe señalar que entre las medidas que pueden contribuir al objetivo citado se encuentra el **SER**, contemplado como uno de los instrumentos destinados a complementar y reforzar la **protección de la salud de las personas frente a los efectos perniciosos de las emisiones contaminantes.**

Por tanto, no puede considerarse que haya existido ausencia de consulta pública previa, dado que la materia objeto de alegación fue efectivamente tratada en el proceso participativo, cumpliéndose los requisitos establecidos en el artículo 133 de la Ley 39/2015.

Por todo lo expuesto, **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

**ALEGACIÓN 5 Falta de motivación en la ampliación del Área de Estacionamiento Regulado – Servicio de Estacionamiento Regulado, insuficiente motivación técnica y social, vulnerando principios de legalidad y proporcionalidad**

**RESPUESTA.** El Anexo 9.1 incorporado a la MAIN contiene los estudios de ocupación y rotación, disponibles para cada uno de los barrios sobre los que se plantea la ampliación del Área de Estacionamiento Regulado, individualizados y referenciados a la situación específica de cada uno de los barrios. La alegación en el sentido de que no se ha contemplado la situación concreta de cada zona no puede, por tanto, ser considerada

En relación con la alegación referente a que tampoco existe una motivación socioeconómica sobre la ampliación, cabe indicar que precisamente el fundamento de tales estudios es lograr una adaptación del Servicio a la realidad de los barrios destinatarios del mismo, favoreciendo al mismo tiempo los derechos de los vecinos de los barrios y la actividad económica que se desarrolle en su entorno, de manera sostenible y eficiente, eliminando las graves dificultades de estacionamiento que se advierten desde la Administración municipal, y que se ponen de manifiesto, además, de manera reiterada, por los propios vecinos.

A su vez, entre la documentación disponible en el trámite de información pública a efectos de la presentación de alegaciones, se ha efectuado la puesta a disposición **del Estudio de impacto económico de la ampliación del AER y la inclusión de nuevos horarios de regulación en la nueva Ordenanza de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid**, que contempla una completa consideración de las realidades sociales y económicas afectadas por la modificación de la Ordenanza que es objeto de consideración. De hecho, su **capítulo 3** analiza de forma detallada los principales **impactos económicos**, incluyendo efectos sobre productividad, empleo, precios, competencia, pymes, comercio local (en áreas de alta, media y baja ocupación comercial), así como los beneficios derivados de la reducción de la contaminación y otros impactos indirectos,

Asimismo, el expediente incorpora **estudios de ocupación y rotación del estacionamiento por barrios** que justifican la necesidad y proporcionalidad de la medida, orientada a mejorar la disponibilidad de estacionamiento, reducir la congestión, favorecer la actividad comercial y mejorar la calidad del aire.

En este sentido, se entiende la preocupación manifestada por el interesado respecto de los posibles efectos que la ampliación pudiera generar en la ciudadanía, especialmente en relación con eventuales cambios de domicilio u otras decisiones que puedan percibirse como gravosas para su movilidad cotidiana. No obstante, dichas apreciaciones **no se corresponden con la experiencia acumulada** en los barrios donde el SER ya viene funcionando, experiencia que demuestra que la implantación del servicio **no ha generado impactos de tal magnitud** ni ha exigido a los residentes medidas tan extremas como las planteadas. Más bien, los efectos constatados han sido de sentido contrario, tal y como pone de manifiesto el *Estudio de impacto económico de la ampliación del AER y la inclusión de nuevos horarios de regulación en la nueva Ordenanza de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid*, en el que se pone de manifiesto que la regulación del estacionamiento contribuye a una mejora sustancial de la disponibilidad de plazas, de la rotación y de la ordenación del espacio público, sin generar perjuicios significativos para los residentes ni para su movilidad habitual.

En relación con la alegada vulneración de los principios de legalidad, seguridad jurídica e interdicción de la arbitrariedad de los poderes públicos, recogidos en el artículo 9.3 de la Constitución Española, cabe señalar que el texto constitucional, en virtud de dichos principios, garantiza —entre otros aspectos esenciales— la previsibilidad de la actuación administrativa, la existencia de una base normativa suficiente y la plena transparencia en los procedimientos.

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



Ninguno de estos principios resulta vulnerado en el caso que nos ocupa, antes, al contrario, nos encontramos ante un supuesto en el que **son públicos y notoriamente conocidos los fundamentos normativos que permiten la ampliación del servicio de estacionamiento regulado**, fundamento que se apoya en normas de plenamente vigentes. Asimismo, **se ha garantizado la participación efectiva de los interesados**, así como **el acceso completo a los presupuestos fácticos y jurídicos** que sustentan la actuación administrativa, mediante los correspondientes trámites de audiencia e información pública.

En consecuencia, no puede apreciarse en la tramitación del Proyecto inicial infracción alguna de los principios enunciados, ni concurren elementos que permitan sostener que la Administración haya actuado de manera imprevisible, carente de base normativa o con desviación de poder.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**ALEGACIÓN 6 Derogación y revisión de la ampliación del Servicio de Estacionamiento Regulado --SER-- por concurrir vicios de motivación, déficit de participación ciudadana efectiva, falta de proporcionalidad, insuficiencia de la memoria económica y restricción desproporcionada de la movilidad, especialmente de determinados colectivos).**

**RESPUESTA.** En relación con lo alegado sobre distintos aspectos vinculados a la ampliación del SER, cabe señalar en primer lugar que las referencias a la utilización fraudulenta y estructural de la Disposición transitoria quinta de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, modificada por Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, en adelante OMS, no pueden considerarse fundamentadas. Este precepto, modificado por la Ordenanza 10/2021, tiene por objeto regular la ampliación del SER y se adecua a los plazos necesarios para la tramitación, los cuales deben ajustarse a la propia actuación de las Juntas Municipales de Distrito. Es en su ámbito donde debe articularse el proceso de consulta ciudadana para iniciar la implantación del SER en zonas concretas. Asimismo, dichos plazos deben acomodarse a la disponibilidad presupuestaria de cada ejercicio, un factor que, por razones evidentes, no puede conocerse con exactitud en el momento de aprobar la norma y que exige, en consecuencia, establecer referencias temporales más amplias y flexibles. La Disposición transitoria quinta, en base a estas circunstancias, estableció un período razonable y adecuado que se extendía hasta el día 31 de diciembre de 2025, dentro del cual, para la implantación del SER es imprescindible contar con el acuerdo previo de la Junta de Distrito correspondiente, así como haber consultado a los vecinos y asociaciones vecinales afectadas.

En relación con lo alegado respecto al **desconocimiento del contenido de las consultas**, el método por el que se recaba la participación popular o a la falta de incentivo sobre la misma, cabe indicar que habida cuenta de que se llevan a cabo desde Portal <https://decide.madrid.es/> accesible a todas las personas físicas o jurídicas interesadas y se publicita debidamente para que todos aquellos que lo deseen puedan conocer detalladamente el contenido de la propuesta y expresar su opinión de manera libre.

Estas consultas públicas, se encuentran reguladas en el Acuerdo de 15 de septiembre de 2016 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid por el que se adoptan directrices para el desarrollo de audiencias públicas simplificadas que se realicen a través de la web de Gobierno Abierto, cuyo artículo 2.3 señala que: "las personas físicas mayores de 16 años empadronadas en el municipio de Madrid, o en el Distrito al que se limite la audiencia pública, podrán responder a las cuestiones que se presenten a deliberación sobre actuaciones concretas que pueden realizarse y debatir las mismas".

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

Cualquier información adicional que pueda resultar necesaria sobre las distintas ampliaciones realizadas —ya provenga de los propios vecinos o asociaciones vecinales participantes, o de otros ciudadanos— podrá solicitarse a través de los mecanismos de acceso a la información pública previstos en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, así como en la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y de Participación de la Comunidad de Madrid.

Por lo demás, en relación con la sugerencia realizada de utilizar sistemas de urnas físicas con **papeletas**, cabe señalar que de acuerdo con el apartado 1.3. del Anexo del citado Acuerdo de 15 de septiembre de 2016 de la Junta de Gobierno adoptan directrices para el desarrollo de audiencias públicas simplificadas, la participación en las audiencias públicas simplificadas se realizará a través de la web de Gobierno Abierto, bien directamente por la ciudadanía o presencialmente mediante la asistencia del personal de las Oficinas de Atención a la Ciudadanía que procederán a su publicación en la citada web.

En consecuencia, la implantación de sistemas alternativos basados en urnas físicas con papeletas no **resulta totalmente adecuada**, tanto por motivos operativos y organizativos como por razones de **seguridad** en la custodia, integridad y tratamiento de la información aportada.

Debe añadirse, asimismo, que los procesos de consulta pública tienen por objetivo asegurar la **máxima comodidad y accesibilidad para toda la ciudadanía**, adecuando los procedimientos administrativos a las **nuevas tecnologías disponibles**. El modelo vigente, reforzado mediante la asistencia de las Oficinas de Atención a la Ciudadanía, combina la eficiencia del entorno digital con un **acompañamiento presencial que garantiza la participación efectiva de todos los colectivos**.

Respecto a la posible invalidación de las consultas con baja participación, debe señalarse que la ampliación no se decide automáticamente a partir de dichas consultas. Son las Juntas Municipales de Distrito las que adoptan la propuesta de ampliación, valorando no solo los comentarios y alegaciones recibidos, sino también todas las circunstancias relevantes, incluida la situación económica y social de cada barrio y los problemas específicos que pueda presentar cada uno de ellos. Los apartados 2.4 y 2.5 del Anexo del citado Acuerdo de 15 de septiembre de 2016 de la Junta de Gobierno adoptan directrices para el desarrollo de audiencias públicas simplificadas, establece que transcurrido, el plazo previsto para que los ciudadanos respondan a las cuestiones que se presenten a deliberación sobre actuaciones concretas, en la web de gobierno abierto se indicará cuál ha sido la preferencia manifestada por la ciudadanía sobre las actuaciones concretas sometidas a audiencia pública simplificada, por haber obtenido un mayor respaldo. En el supuesto de que la preferencia manifestada por la ciudadanía implique una actuación municipal, tal resultado será remitido por la Dirección General de Participación Ciudadana al órgano, Distrito u Organismo municipal que resulte competente para su adopción, que comunicará en el plazo máximo de 30 días naturales las medidas que han de adoptarse para la ejecución de la medida o las razones que impidan su ejecución.

El interesado expresa también en esta alegación reticencias específicas en cuanto a las condiciones materiales de la ampliación. Estas se refieren a aspectos como la procedencia de la imposición de recargos en la Tasa por estacionamiento de vehículos en determinadas Zonas de la Capital. Sobre el particular, es preciso invocar los fundamentos que acompañan a la Ordenanza 5/2025, de 30 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en Determinadas Zonas de la Capital, y en particular el informe técnico económico elaborado a los efectos oportunos, que puede ser consultado por el interesado y en el cual se invoca a su vez 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, divide el parque automovilístico español en cinco categorías (cuatro con distintivos identificadores y otra para los vehículos sin distintivo, que incluye todos aquellos vehículos no recogidos en las categorías

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

anteriores) según el nivel de emisiones contaminantes de cada vehículo, razón del establecimiento de distintos recargos vinculados a los efectos nocivos de cada tipología de vehículo sobre la calidad del aire.

En relación con los efectos positivos que las medidas adoptadas pueden producir sobre el medio ambiente urbano, debe indicarse que las mismas se encuentran debidamente contrastadas. En este sentido, y según los factores de emisión media de óxidos de nitrógeno, NOx, (0,433 g/km para B, 0,151 g/km para C, 0,023 g/km para ECO y 0,007 g/km para CERO) y la evolución del parque circulante, cada vehículo ECO **6,6 veces menos** que uno C y **18'8 veces menos** que uno B, mientras que cada vehículo CERO emite **21'6 veces menos** que uno C y **61'9 veces menos** que uno B.

Por su parte, cada vehículo C emite **4,5 veces menos** que un B. Esto implica que, por cada vehículo B restringido, podrían circular **18'8 vehículos ECO, 61'9 CERO ó 4,5 C**. Y, por cada vehículo C restringido, **6'6 ECO ó 21'6 CERO**, manteniendo el mismo nivel de emisiones.

Se considera en consecuencia que los efectos beneficiosos sobre la reducción de emisiones contaminantes que implica la progresiva restricción de los vehículos sin distintivo ambiental y de los vehículos con distintivo B, son evidentes y permiten motivar la implementación de medidas normativas en este sentido.

En el escrito de alegaciones se hace también referencia a la concurrencia de vicios de motivación en relación con la ampliación del SER. Se considera que tal regulación sí **cuenta con motivación suficiente**, tal y como se recoge en el *Estudio de impacto económico de la ampliación del AER y la inclusión de nuevos horarios de regulación* —integrado en el expediente y disponible durante el trámite de información pública—. Su **capítulo 3** analiza de forma detallada los principales **impactos económicos**, incluyendo efectos sobre productividad, empleo, precios, competencia, pymes, comercio local (en áreas de alta, media y baja ocupación comercial), así como los beneficios derivados de la reducción de la contaminación y otros impactos indirectos. Asimismo, el expediente incorpora **estudios de ocupación y rotación del estacionamiento por barrios**, cuyos datos justifican la necesidad y proporcionalidad de la medida, orientada a mejorar la disponibilidad de estacionamiento, reducir la congestión, favorecer la actividad comercial y mejorar la calidad del aire.

En relación con los citados estudios, se alega la supuesta **ausencia de datos objetivos sobre saturación y rotación**, así como a la falta de motivación individualizada y al uso de fórmulas estereotipada en los estudios de ampliación del SER incorporados al expediente. A este respecto, cabe indicar que el Anexo 9.1 incorporado a la MAIN contiene los **estudios de ocupación y rotación** realizados para cada uno de los barrios sobre los que se plantea la ampliación del Área de Estacionamiento Regulado. Se trata de estudios individualizados y referenciados a la situación específica de cada uno de los barrios. También se incorpora como anexo un documento resumen de los citados estudios de rotación. Por elementales razones de homogeneización del contenido de tales estudios, los mismos siguen una estructura similar, pero con referencia a los datos concretos de cada uno de los barrios, incorporando su descripción física, su caracterización socioeconómica, segmentación social y conteo, y estudios completos de rotación con vinculación a la ocupación y el volumen de residentes.

En relación con la supuesta vulneración del principio de igualdad consagrado en el artículo 14 de la Constitución Española, se recuerda que este precepto prohíbe únicamente aquellas desigualdades que tengan su causa en discriminaciones de carácter personal o social, como el nacimiento, la raza, el sexo, la religión, la opinión o cualquier otra circunstancia personal o social. Es evidente que este principio no impide que situaciones objetivamente distintas reciban

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



un tratamiento diferente, siempre que dicho tratamiento no tenga una finalidad discriminatoria basada en las circunstancias mencionadas. Sostener lo contrario impediría a la Administración diferenciar entre situaciones de hecho diversas y, en la práctica, impediría la aplicación no solo de este régimen, sino del ordenamiento jurídico en su conjunto.

No es posible tampoco reconocer el establecimiento de una vinculación directa entre las medidas adoptadas por medio de la OMS y sus modificaciones con procesos indeseables, como la gentrificación de los entornos urbanos o el desplazamiento o desaparición del pequeño comercio. Se trata de procesos cuyo origen y vicisitudes responden a procesos económico-sociales más complejos, y que no pueden dejar de ser considerados al realizar una valoración sobre sus causas, y a efectos de estudiar las posibles soluciones.

Respecto a otras realidades como la **transformación de uso de los locales comerciales en viviendas**, evidenciada en muchos barrios, cuya conexión con la política medioambiental adoptada por el Ayuntamiento de Madrid, y en particular con la medida de ampliación del AER objeto de la modificación normativa planteada, es puesta de manifiesto en el apartado *F. Actividades inmobiliarias. Precios de los inmuebles* del epígrafe 3.2.7.2 del **Estudio de impacto económico de la ampliación del AER y la inclusión de nuevos horarios de regulación en la nueva Ordenanza de movilidad del Ayuntamiento de Madrid**

El citado estudio señala en otro apartado lo siguiente:

*En relación con la actividad inmobiliaria, cabe hacer referencia a la conversión de locales comerciales en espacios residenciales en los barrios periféricos de Madrid, lo que está transformando de forma significativa su estructura urbana. Esta tendencia, especialmente visible en zonas tradicionalmente comerciales, está dando lugar a áreas predominantemente residenciales, en distritos como Puente de Vallecas (barrio de Numancia), Latina y Ciudad Lineal (Pueblo Nuevo), distritos en los que se propone la ampliación del AER, generando una mayor densidad residencial sin aumento proporcional de equipamientos.*

*La renovación de la dinámica urbana mediante la **conversión de locales comerciales en viviendas** atrae nuevos residentes y revitalizar determinadas zonas. Los residentes de estas nuevas viviendas, que habitualmente no se encuentran dotadas con plazas de garaje propias, podrán acceder a las plazas destinadas preferentemente a las personas residentes mediante la obtención de la correspondiente autorización, por lo que la implantación del SER es una medida muy positiva para ellos.*

El citado estudio también señala lo siguiente en relación con los locales comerciales: *La regulación de acceso a las zonas céntricas de las ciudades a través de la regulación del estacionamiento y de las zonas de bajas emisiones genera un incremento de las ventas de PYMEs en las ciudades y la **reducción de locales comerciales vacíos** ([Cuantos menos coches, mejor para el comercio local](#)).*

Por lo que se refiere a los efectos de la modificación de la Ordenanza invocados en esta alegación respecto a la discriminación socioeconómica indirecta que pudiera implicar, se remite, por su identidad material, a la contestación que se proporciona respecto a la alegación nº 21.

Finalmente, debe señalarse que la experiencia de otras ciudades, tanto españolas como internacionales, en la regulación de esta materia es objeto de análisis continuo por parte del Ayuntamiento de Madrid, como elemento de apoyo para valorar adecuadamente la situación específica de la ciudad.

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

No obstante, conviene recordar que la realidad de cada núcleo urbano presenta características propias y responde a circunstancias diversas, por lo que no siempre resulta posible aplicar los mismos parámetros de actuación. En consecuencia, las conclusiones que puedan extraerse de los casos citados por la alegante no son necesariamente trasladables a Madrid, cuya realidad ambiental, social y económica presenta particularidades que requieren un tratamiento específico.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**ALEGACIÓN 7 Vulneración del principio de igualdad y discriminación socioeconómica Indirecta, y confianza legítima (art. 14 CE en relación con los arts. 9.3 y 31.1 CE) en la ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) y del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER). La MAIN cuantifica con precisión el coste para el Ayuntamiento (≈ 45,8 M€), pero no cuantifica ni analiza el impacto económico sobre los ciudadanos obligados al pago.**

**RESPUESTA:** Se remite a la respuesta de las alegaciones nº 16 y 21.

En relación con la alegación referente a que las **multas SER no se gradúan por renta**, no distinguen situaciones de necesidad, no consideran la dependencia del vehículo, cabe señalar que la posibilidad de graduar el importe de las sanciones atendiendo a las circunstancias personales y económicas del infractor, solo puede aplicarse si existe una habilitación expresa en una norma con rango de ley, en cumplimiento del principio de legalidad y de reserva de ley del artículo 9.3 CE, de modo que su legitimidad depende estrictamente de dicha previsión normativa, la cual no se recoge explícitamente en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, que no incluye entre los criterios de graduación de la sanción enumerados en el art. 29.3, los elementos personales y económicos del responsable.

Por tanto, no pueden considerarse justificadas las alegaciones relativas al supuesto impacto redistributivo de los procedimientos sancionadores, ya que dicho impacto no constituye su finalidad esencial. Del mismo modo, no procede cuestionar la razón de ser del propio procedimiento, que está vinculada al cumplimiento de los objetivos que sustentan la OMS y sus modificaciones, y que no persigue un propósito recaudatorio estructural en los términos alegados. En consecuencia, no se aprecia vulneración de los principios invocados, en particular del principio de proporcionalidad.

Respecto a lo alegado sobre la cuantificación de la regresividad económica del SER y su impacto anual estimado por hogar - coste directo del estacionamiento regulado-, cabe señalar que el *Estudio de impacto económico de la ampliación del AER y la inclusión de nuevos horarios de regulación en la nueva Ordenanza de movilidad del Ayuntamiento de Madrid*, hace referencia a un aspecto que no ha sido tenido en cuenta en la alegación de referencia:

*Tal y como se ha señalado, se estima que los residentes, con carácter general, se enfrentan a pérdidas significativas de tiempo — hasta 30 minutos diarios— en la búsqueda de plazas de estacionamiento disponibles. En los análisis coste-utilidad (ACU), el tiempo tiene un valor económico porque las personas podrían destinarlo a otras actividades productivas, como trabajar y generar ingresos. Se trata de un recurso valioso y limitado, que debe ser utilizado de manera inteligente y rentable. Una gestión eficiente del tiempo conlleva una mayor productividad.*

*A mayor abundamiento, el valor monetario asociado al ahorro de tiempo puede cuantificarse en función de los ingresos de los usuarios.*

*Por tanto, procede aplicar este enfoque para calcular el ahorro potencial que obtendrían los residentes de un barrio si dejaran de dedicar tiempo a buscar aparcamiento. La implantación de un sistema de estacionamiento regulado reduciría ese tiempo medio de búsqueda. Por lo tanto, la implantación del SER*

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



generaría un beneficio económico por hogar, exclusivamente por el ahorro de tiempo en la búsqueda de aparcamiento de los residentes de 736,29 euros anuales, cuantía a la que habría que detraer el importe anual de la tasa fijada, cuyo coste en la Ciudad de Madrid es insignificante en relación con la renta media anual por hogar. Este resultado demuestra que, más allá de los beneficios ambientales y de movilidad, el SER es una medida eficaz para mejorar la productividad a través de la reducción de ineficiencias urbanas.

Por último, se considera oportuno efectuar una precisión respecto a los efectos reales del SER sobre los niveles de contaminación atmosférica. El alegante sostiene que la mera presencia de vehículos correctamente estacionados no genera emisiones contaminantes. Sin embargo, debe señalarse que la modificación propuesta, en lo relativo al SER, se integra en el marco general de la regulación de la movilidad.

En efecto, los vehículos necesariamente han de circular para acceder a las plazas de estacionamiento y volverán a hacerlo cuando sus titulares reanuden su utilización, generando en ambos supuestos emisiones contaminantes. A ello debe añadirse el denominado *tráfico de agitación* —circulación en búsqueda de espacio para estacionar— que constituye un factor relevante en la congestión viaria y en el aumento de emisiones. Se trata de un fenómeno habitual con un impacto muy negativo en la movilidad urbana, por una parte, porque dificulta la movilidad urbana y, de la otra, porque es especialmente contaminante. En consecuencia, la consideración del distintivo ambiental en la ordenación del estacionamiento no puede reputarse irracional ni ambientalmente inocua, por lo que no se produce la ruptura del nexo causal alegada.

Finalmente, en relación con el coste del servicio cabe señalar que los ciudadanos abonarán la correspondiente tasa por la prestación del Servicio de Estacionamiento Regulado, de acuerdo con lo previsto en la ordenanza fiscal aplicable, en el ámbito específico de las tasas, procede tener en cuenta la exigencia de que su establecimiento y cuantificación se ajusten al **principio de equivalencia económico-financiera** (arts. 24.2, 25 y 26 del Texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo), conforme al cual el importe de la tasa no puede exceder, en conjunto, del coste real o previsible del servicio prestado o de la actividad administrativa que las motiva. Este principio garantiza que las tasas mantengan su **naturaleza estrictamente retributiva**, evitando que su exacción genere ingresos con finalidad recaudatoria o efectos propios de un tributo de carácter fiscal. En consecuencia, la Administración está obligada a determinar y justificar adecuadamente los costes directos e indirectos asociados a la prestación del servicio o al ejercicio de la actividad administrativa, de modo que la cuantía resultante responda a un criterio de proporcionalidad y cobertura de costes, sin sobrepasarlo.

En relación con la alegación formulada sobre la vulneración del principio de confianza legítima, debe señalarse que dicho principio, estrechamente vinculado al de seguridad jurídica, garantiza la interdicción de la arbitrariedad y exige la coherencia de la actuación administrativa, evitando generar confusión en los ciudadanos destinatarios y, en particular, impidiendo la creación de expectativas que puedan verse posteriormente frustradas.

En consecuencia, la invocación de una supuesta quiebra de este principio requiere necesariamente identificar el hecho o precepto jurídico que presuntamente generó la expectativa legítima y, de manera correlativa, el acto posterior que la habría vulnerado. Ambos elementos deben ser analizados de forma conjunta para determinar si concurre realmente la inconsistencia o incoherencia denunciada.

En el presente caso, y ante la ausencia de una relación directa de causalidad entre una actuación municipal concreta y la supuesta vulneración del principio de confianza legítima, puede afirmarse que los procesos normativos desarrollados por el Ayuntamiento de Madrid —en particular los relativos a la aprobación

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



y modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible— se ajustan plenamente a la realidad social, a los estudios técnicos realizados para sustentar las políticas públicas y, al conjunto de normas aplicables en cada momento, con independencia de su rango u origen, así como al resto de la normativa municipal vigente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**ALEGACIÓN 8. Solicitamos la modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible a fin de que se reconozca expresamente la competencia de las Juntas Municipales de Distrito para acordar, motivadamente, la retirada total o parcial de zonas del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) en los barrios de su ámbito territorial, cuando concurren razones de interés vecinal, social o funcional debidamente acreditadas.**

**RESPUESTA:** La **disposición transitoria quinta de la Ordenanza de Movilidad Sostenible**, en su redacción vigente, exige un acuerdo previo del Pleno de la Junta de Distrito —tras las consultas preceptivas con vecinos y asociaciones— para llevar a cabo **ampliaciones del SER**.

Asimismo, debe precisarse que, si bien dicha disposición atribuye expresamente a las Juntas Municipales de Distrito la competencia para aprobar ampliaciones del SER en su ámbito territorial, tal competencia no puede entenderse extensiva, a la posibilidad de acordar su **eventual supresión o reducción**, siempre dentro del marco normativo aplicable y atendiendo a la vocación de permanencia del servicio .como instrumento de mejora de la movilidad y de disminución del tráfico, especialmente del de agitación. Una eventual reducción del AER (o ampliación más allá de las previsiones de la DT5º) exigiría una nueva modificación normativa.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**ALEGACIÓN 9. Vulneración del principio de garantía de la unidad de mercado (Ley 20/2013, de 9 de diciembre)**

**RESPUESTA.** El interesado alega una supuesta vulneración del principio de garantía de la unidad de mercado, invocando el artículo 5 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre (LGUM).

En primer lugar, debe recordarse que la unidad de mercado se refiere a la libertad de establecimiento y de circulación de los operadores económicos en todo el territorio español, vinculada al derecho a la libertad de empresa reconocido en el artículo 38 de la Constitución. Este derecho, que incluye la libre competencia, es indiscutible, pero no absoluto: debe ejercerse conforme a la ley, al interés general y a los principios esenciales de planificación económica.

En este sentido, el proyecto inicial sometido a consideración **no constituye un instrumento de planificación económica**, como sugiere la alegación, ni establece límites al acceso o ejercicio de actividades económicas que exijan la aplicación de los principios del artículo 5 de la LGUM.

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

La alegación tampoco atiende a que las razones que justifican la aprobación de una Ordenanza como la que se tramita derivan de normas con finalidades distintas a la planificación económica, y que deben aplicarse en virtud del principio de legalidad. El ordenamiento jurídico debe interpretarse como un conjunto coherente, y corresponde a los poderes públicos conciliar todas sus disposiciones.

Además, y aun a mayor abundamiento, ni la regulación vigente de la Ordenanza de Movilidad Sostenible ni el Proyecto inicial analizado contienen aspectos que puedan vulnerar la LGUM:

- no se limita el **libre establecimiento**, pues no se impone restricción alguna en este sentido.
- tampoco se afecta a la **libre circulación de los operadores económicos**, que pueden transitar por todo el territorio nacional, incluido el municipio de Madrid, sin limitación.

Por el contrario, los estudios incorporados al Proyecto inicial muestran efectos positivos tanto para los vecinos y demás ciudadanos que acceden a las zonas reguladas como para la actividad comercial desarrollada en ellas, al contribuir a resolver problemas de movilidad que podrían dificultar su normal funcionamiento.

Finalmente, cabe recordar que la libertad de empresa —que engloba la libre competencia— está protegida por los poderes públicos, pero no es absoluta y debe ejercerse dentro de los límites fijados por la ley, el interés general y, cuando proceda, la planificación económica. La unidad de mercado incluye igualmente la libre circulación de bienes y servicios, la libertad de establecimiento y la igualdad de condiciones para el ejercicio de actividades económicas.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

#### ALEGACIÓN 10 Justificación de la modificación de la OMS en base a los valores de dióxido de nitrógeno

**RESPUESTA:** El objetivo fundamental de las Directivas que regulan la calidad del aire como son la Directiva 2008/50/CE y la Directiva 2024/2881 es “definir y establecer 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”.

Partiendo de este objetivo, aunque en la alegación se indica que desde el 2022 se cumple el valor límite anual para el dióxido de nitrógeno establecido en la Directiva 2008/50/CE, esto no es suficiente para garantizar la protección adecuada de la salud humana.

Esto se debe a que la nueva [Directiva 2024/2881 de calidad del aire y una atmósfera más limpia en Europa](#), aprobada el 23 de octubre 2024 y cuya entrada en vigor está prevista para el 12 de diciembre de 2026, establece un marco mucho más exigente.

En la siguiente tabla se muestran los nuevos valores límite que fija la Directiva 2024/2881. 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.

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



Contaminante	Protección de la Salud Valor Límite/ Valor objetivo/Umbrales	Directiva 2008/50	Directiva 2881/2024
PM10	Media anual	40 µg/m <sup>3</sup>	20 µg/m <sup>3</sup>
	Media diaria	50 µg/m <sup>3</sup> (35 días/año)	45 µg/m <sup>3</sup> (18 días/año)
PM2,5	Media anual	25 µg/m <sup>3</sup>	10 µg/m <sup>3</sup>
	Media diaria	...	25 µg/m <sup>3</sup> (18 días/año)
NO <sub>2</sub>	Media anual	40 µg/m <sup>3</sup>	20 µg/m <sup>3</sup>
	Media diaria	...	50 µg/m <sup>3</sup> (18 días/año)
	Media horaria	200 µg/m <sup>3</sup> (18 horas/año)	200 µg/m <sup>3</sup> (3 horas/año)

A la luz de la Directiva 2024/2881, que establece para 2030 un valor límite anual de 20 µg/m<sup>3</sup> para el NO<sub>2</sub>, y considerando los datos registrados en 2025 por la red municipal —que, aun mostrando una mejora sustancial respecto a la normativa anterior, mantienen un número significativo de estaciones por encima de los nuevos umbrales (7 de las 24 estaciones)—, cualquier flexibilización general en las medidas adoptadas en las tres ZBE (Madrid ZBE, ZBEDEP Distrito Centro y ZBEDEP Plaza Elíptica), incrementaría el riesgo de incumplimiento futuro. Ello resultaría incompatible con la trayectoria de reducción necesaria para converger hacia el objetivo de 2030 y podría comprometer la protección de la salud, finalidad prioritaria de la nueva directiva europea.

Por último, el Ayuntamiento de Madrid es consciente de la necesidad de aplicar el principio de proporcionalidad en la implementación de medidas ambientales. Por ello, **la OMS prevé medidas para una transición justa, protegiendo a los colectivos más vulnerables y garantizando la viabilidad económica de las actividades esenciales.**

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**ALEGACIÓN 11 Aplicación indebida del principio de “quien contamina paga” a ciudadanos particulares. Vulneración del principio de legalidad y de la correcta transposición del Derecho de la Unión Europea.**

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
 JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
 FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
 SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
 Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
 Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

La Directiva 2024/2881 reconoce el derecho de la ciudadanía a un entorno limpio y saludable, y exige que las políticas públicas se guíen por el principio de precaución, el principio de quien contamina paga, y el principio de no causar daño. En este sentido, las medidas de restricción de acceso a las ZBEDEP no deben considerarse como una penalización al sector, sino como una herramienta necesaria para proteger la salud pública y cumplir con los compromisos materia de calidad del aire. Dado que la mejora de la calidad del aire no puede depender exclusivamente de la evolución tecnológica del parque de vehículos, sino que debe apoyarse en medidas estructurales, integradas y sostenidas, que incluyan la promoción del transporte público, la movilidad activa y la gestión eficiente del tráfico urbano.

En relación con lo alegado sobre la trasposición de la Directiva 2024/2881, cabe señalar que esta disposición tiene prevista su entrada en vigor el 12 de diciembre de 2026, momento a partir del cual sus disposiciones serán plenamente eficaces, con independencia de que, a la fecha de la presente contestación, aún no haya sido formalmente transpuesta al ordenamiento jurídico español. En este sentido, la Directiva 2024/2881 establece valores límite y objetivos de calidad del aire que deberán cumplirse a más tardar el 1 de enero de 2030., sin perjuicio de las posibles prórrogas contempladas por la propia normativa.

Es cierto que la Directiva aún no ha sido transpuesta al ordenamiento interno —proceso que debe completarse en los dos años siguientes a su publicación en el DOUE, producida el 11 de diciembre de 2024—. Debe señalarse, no obstante, que el órgano competente de la Administración General del Estado en materia de calidad del aire ya está trabajando en su transposición. Buena muestra de ello es que el 22 de enero de 2026 finalizó el proceso de [Información pública sobre el Proyecto de Real Decreto sobre la mejora de la calidad del aire ambiente](#).

Las Administraciones públicas españolas competentes, aun siendo conscientes de que la Directiva está pendiente de transposición y sujetas al instrumento normativo que finalmente se dicte, puedan planificar sus actuaciones conforme a sus prescripciones. En cualquier caso, el posible desfase temporal en la transposición —que no podrá verificarse hasta noviembre de 2026— no puede considerarse un motivo para dejar de planificar las actuaciones a implementar de acuerdo con lo dispuesto en la citada Directiva.

Por otra parte, aunque la normativa europea fija plazos máximos para cumplir los objetivos de calidad del aire, ello no impide adoptar medidas que permitan abordarlos con anticipación. Además, si las actuaciones correctoras se comenzaran a diseñar e implementar **en un horizonte temporal insuficiente**, resultaría imposible, en una ciudad del tamaño de Madrid, lograr los niveles exigidos dentro del plazo final. Conviene recordar que los límites fijados se refieren no al inicio de las medidas, sino a la plena consecución de los estándares de calidad del aire.

Finalmente, no procede estimar lo alegado respecto a la vulneración de la correcta transposición de la Directiva 2024/2881, toda vez que la **transposición de las directivas de la Unión Europea al ordenamiento jurídico español** corresponde exclusivamente a los **poderes públicos con competencia normativa**, esto es, al **Estado**, con carácter general, y, en su caso, a las **Comunidades Autónomas** cuando la materia afectada sea de su competencia, debiendo estas completar o desarrollar la normativa necesaria dentro de su ámbito competencial, **sin que las entidades locales tengan atribuida competencia alguna al respecto**.

A mayor abundamiento, según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE), “el Estado miembro que no haya adoptado dentro de plazo las medidas” impuestas por una Directiva, “no puede oponer a los particulares su propio incumplimiento de las obligaciones que la Directiva implica”.

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



Y ello porque “el efecto útil” de las obligaciones impuestas a los Estados miembros por medio de una Directiva “quedaría debilitado si a los justiciables se les impidiera invocarlo ante los Tribunales y a éstos tenerlo en cuenta como elemento del Derecho comunitario”.

**En consecuencia, no se aprecia vulneración del principio de legalidad ni de la correcta transposición del Derecho de la Unión Europea**, sino una actuación plenamente alineada con los principios, obligaciones y exigencias establecidos por el marco normativo europeo en materia de calidad del aire.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

#### **ALEGACIÓN 12 Reproducción de los mismos vicios de legalidad e ignoración de los fundamentos jurídicos expresados en las sentencias 410/2024 y 405/2024 del TSJM**

**RESPUESTA:** En relación con esta cuestión, se recuerda nuevamente que los fundamentos aducidos —que se respetan— no son aún firmes, al encontrarse pendientes de la resolución que adopte el Tribunal Supremo en el recurso de casación interpuesto. En este sentido, la presente respuesta se remite a lo ya expuesto respecto de la alegación nº 3, cuyo contenido resulta plenamente aplicable al caso.

Por todo lo expuesto, **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo

#### **ALEGACIÓN 13. Utilización de la Directiva (UE) 2024/2881 para mantener las mismas restricciones y prohibiciones en la OMS y neutralizar los efectos de las Sentencias del Tribunal Superior de Justicia de Madrid nº 410/2024 y 405/2024.**

**RESPUESTA:** El Ayuntamiento de Madrid no utiliza como pretexto para la modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) la necesidad de “adecuar los valores límite” a lo previsto en la Directiva (UE) 2024/2881, relativa a la calidad del aire, tal como se afirma en la alegación. Esta Directiva tiene prevista su entrada en vigor el 12 de diciembre de 2026, momento a partir del cual sus disposiciones serán plenamente eficaces, con independencia de que, a la fecha de la presente contestación, aún no haya sido formalmente transpuesta al ordenamiento jurídico español. En este sentido, la Directiva 2024/2881 establece valores límite y objetivos de calidad del aire que deberán cumplirse a más tardar el 1 de enero de 2030.

Cierto es que la normativa no se encuentra todavía transpuesta al ordenamiento jurídico español, que debe ser llevada a cabo en los dos años posteriores a la publicación de la misma en DOUE, que se produjo el 11 de diciembre de 2024.

Debe señalarse, no obstante, que el órgano competente de la Administración General del Estado en materia de calidad del aire ya está trabajando en su transposición. Buena muestra de ello es que el 22 de enero de 2026 finalizó el proceso de [Información pública sobre el Proyecto de Real Decreto sobre la mejora de la calidad del aire ambiente](#).

Por otro lado, en la alegación se cita que los nuevos valores límite solo serán obligatorios partir del 1 de enero de 2030, con posibilidad de prórroga hasta 2040, obviando que la obligación que establece el artículo de 19.1 de la Directiva2024/2881:

#### Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

*“Cuando, en determinadas zonas, los niveles de contaminantes en el aire ambiente superen cualquier valor límite o valor objetivo establecido en el anexo I, sección 1, los Estados miembros establecerán planes de calidad del aire para esas zonas en los que se indiquen medidas adecuadas para alcanzar el valor límite o el valor objetivo de que se trate y para que el período de superación sea lo más breve posible y, en cualquier caso, no superior a cuatro años a partir del final del año civil en el que se haya registrado la primera superación. Tales planes de calidad del aire se establecerán lo antes posible y, a más tardar, dos años después del año civil en el que se haya registrado la superación de cualquier valor límite o valor objetivo.”*

A tenor de lo dispuesto en este artículo, y teniendo en cuenta los datos correspondientes al año 2025 —en el que únicamente 7 de las 24 estaciones que miden dióxido de nitrógeno han cumplido el nuevo valor límite de 20 µg/m<sup>3</sup>—, resulta claramente previsible que al finalizar 2026 dicho valor límite será incumplido. En consecuencia, será necesario que el Ayuntamiento de Madrid elabore, en el plazo máximo de dos años, un plan de calidad del aire que incluya medidas adicionales destinadas a garantizar el cumplimiento de dicho valor límite.

Si bien, tal como se indica en la alegación, es posible solicitar una prórroga, dicha posibilidad está supeditada a lo dispuesto en el artículo 18.2 de la Directiva 2024/2881. Este precepto establece que, antes del 31 de diciembre de 2028, deberá haberse elaborado una hoja de ruta, definida en la propia Directiva como un *“plan de calidad del aire, adoptado antes del plazo de cumplimiento de los valores límite y los valores objetivo, que establece políticas y medidas para cumplir dichos valores límite y valores objetivo dentro del plazo de cumplimiento”*.

Las Administraciones públicas españolas competentes, aun siendo conscientes de que la Directiva está pendiente de transposición y sujetas al instrumento normativo que finalmente se dicte, puedan planificar sus actuaciones conforme a sus prescripciones. En cualquier caso, el posible desfase temporal en la transposición —que no podrá verificarse hasta noviembre de 2026— no puede considerarse un motivo para dejar de planificar las actuaciones a implementar de acuerdo con lo dispuesto en la citada Directiva.

Por otra parte, aunque la normativa europea fija plazos máximos para cumplir los objetivos de calidad del aire, ello no impide adoptar medidas que permitan abordarlos con anticipación. Además, si las actuaciones correctoras se comenzaran a diseñar e implementar **en un horizonte temporal insuficiente**, resultaría imposible, en una ciudad del tamaño de Madrid, lograr los niveles exigidos dentro del plazo final. Conviene recordar que los límites fijados se refieren no al inicio de las medidas, sino a la plena consecución de los estándares de calidad del aire.

Finalmente, no procede estimar lo alegado respecto a la vulneración de la correcta transposición de la Directiva 2024/2881, toda vez que la **transposición de las directivas de la Unión Europea al ordenamiento jurídico español** corresponde exclusivamente a los **poderes públicos con competencia normativa**, esto es, al **Estado**, con carácter general, y, en su caso, a las **Comunidades Autónomas** cuando la materia afectada sea de su competencia, debiendo estas completar o desarrollar la normativa necesaria dentro de su ámbito competencial, **sin que las entidades locales tengan atribuida competencia alguna al respecto**.

A mayor abundamiento, según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE), “el Estado miembro que no haya adoptado dentro de plazo las medidas” impuestas por una Directiva, “no puede oponer a los particulares su propio incumplimiento de las obligaciones que la Directiva implica”. Y ello porque “el efecto útil” de las obligaciones impuestas a los Estados miembros por medio de una Directiva “quedaría debilitado si a los justiciables se les impidiera invocarlo ante los Tribunales y a éstos tenerlo en cuenta como elemento del Derecho comunitario”.

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



En consecuencia, incluso en el caso de solicitar una prórroga, será imprescindible implementar medidas adicionales destinadas a garantizar el cumplimiento de los nuevos valores límite. Por tanto, **el Ayuntamiento de Madrid no utiliza como pretexto la necesidad de “ajustar los valores límite” a lo previsto en la Directiva (UE) 2024/2881 para justificar la modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS), sino que dicha modificación constituye una herramienta necesaria para avanzar en el cumplimiento de esos valores límite.**

El objeto del Proyecto inicial se centra en la regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP), así como en la ampliación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER). La finalidad principal de estas medidas, como lo fue la del Proyecto de Delimitación Parcial de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección, es reforzar una movilidad más sostenible (transporte público, bicicleta y movilidad peatonal), que permita la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes, para 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, en línea de los compromisos asumidos por la ciudad de Madrid.

Las Administraciones públicas españolas competentes, aun siendo conscientes de que la Directiva está pendiente de transposición y sujetas al instrumento normativo que finalmente se dicte, puedan planificar sus actuaciones conforme a sus prescripciones. En cualquier caso, el posible desfase temporal en la transposición —que no podrá verificarse hasta noviembre de 2026— no puede considerarse un motivo para dejar de planificar las actuaciones a implementar de acuerdo con lo dispuesto en la citada Directiva.

Por otra parte, aunque la normativa europea fija plazos máximos para cumplir los objetivos de calidad del aire, ello no impide adoptar medidas que permitan abordarlos con anticipación, teniendo además en cuenta que afectan a la salud de las personas. Además, si las actuaciones correctoras se comenzaran a diseñar e implementar **en un horizonte temporal insuficiente**, resultaría imposible, en una ciudad del tamaño de Madrid, lograr los niveles exigidos dentro del plazo final. Conviene recordar que los límites fijados se refieren no al inicio de las medidas, sino a la plena consecución de los estándares de calidad del aire.

Sentado lo anterior, la Directiva 2024/2881 contempla expresamente en su artículo 22, los mecanismos de información pública, consulta y participación ciudadana en la elaboración de las hojas de ruta, los planes de calidad del aire y los planes de acción a corto plazo. Estos procedimientos, que garantizan la transparencia y el acceso a la información por parte de la ciudadanía y de los agentes sociales, y se activarán en el momento oportuno, conforme al calendario de adaptación a la nueva normativa europea, garantizando la máxima participación para su adopción.

En el marco de la adaptación a los nuevos valores establecidos por la Directiva, se prevé la elaboración o adaptación de protocolos específicos de actuación para los distintos contaminantes, incluyendo el dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>), el v troposférico (O<sub>3</sub>) y el material particulado (PM).

Estos protocolos estarán orientados a garantizar una respuesta eficaz ante episodios de alta contaminación, y se diseñarán con el objetivo de proteger a la población en general, y en especial a los colectivos más vulnerables.

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

Finalmente, y en cuanto a la alusión acerca de que la Directiva comunitaria pueda usarse de manera torticera para eludir los pronunciamientos judiciales efectuados sobre la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, modificada por Ordenanza 10/2011, de 13 de septiembre, se remite, en primer lugar, al interesado a la respuesta proporcionada respecto a su alegación tercera. Y se significa además que la Directiva en todo caso ha sido considerada como fundamento normativo encaminado precisamente a hacer compatible y acorde con el ordenamiento jurídico la totalidad de la acción normativa municipal, y que se considera que ello redundará en la absoluta salvaguarda de los derechos de los ciudadanos y en la completa idoneidad de la regulación.

Por todo lo expuesto, **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

#### **ALEGACIÓN 14 Fraude de ley y desviación de poder: modificaciones sucesivas de la OMS tras sentencias condenatorias**

**RESPUESTA:** Por constituir una reiteración de los fundamentos expresados respecto a la alegación tercera, se remite, en primer lugar, al interesado a la respuesta proporcionada respecto a dicha alegación.

Y, sin perjuicio de ello, se señala que las dos calificaciones jurídicas realizadas sobre el particular, fraude de ley y desviación de poder, son igualmente improcedentes en el presente supuesto.

En particular, la invocación de fraude de ley puesta de manifiesto por supuesta utilización de la potestad normativa para conseguir resultados contrarios al resto del ordenamiento jurídico, se considera inadecuada toda vez que la contradicción se invoca respecto a una resolución judicial, que al margen de que deba ser debidamente considerada y, en su caso, ejecutada desde la Administración afectada, no constituye parte del ordenamiento jurídico, sin perjuicio del valor de la jurisprudencia como fuente indirecta de derecho, unificadora e interpretativa.

Por similar motivo es rechazable la invocación del vicio de desviación de poder, que se define de manera exacta en el apartado segundo del artículo 70 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, y que implica el ejercicio de potestades administrativas para fines distintos de los fijados por el ordenamiento jurídico.

Si la referencia de este supuesto vicio es la contradicción que el interesado dice advertir con las sentencias que afectan a la Ordenanza de Movilidad Sostenible, debe reproducirse el fundamento aducido respecto al fraude de ley y declararse que el Ayuntamiento de Madrid cumple y ejecuta, en sus propios términos, todas las disposiciones judiciales que le afectan en el momento en que estas adquieren firmeza, de acuerdo con lo establecido en los artículos 188 de la Constitución española y el 17.2 de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

#### ALEGACIÓN 15 Uso de argumentos basados en el coste económico de hipotéticas sanciones de la UE no válido.

**RESPUESTA:** No puede asumirse la reflexión de carácter práctico formulada por la alegante al comparar el coste hipotético de las sanciones que eventualmente podrían imponerse a España por incumplir la normativa comunitaria con el que soportarían los ciudadanos por las sanciones derivadas del incumplimiento de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, cuya modificación se aborda en este Proyecto inicial.

Existen dos razones fundamentales para ello. En primer lugar, los procedimientos sancionadores no tienen naturaleza recaudatoria, sino que constituyen la consecuencia jurídica de una infracción que debe evitarse, en tanto supone la vulneración de un régimen jurídico válido y vigente. Por tanto, realizar un análisis basado exclusivamente en qué sanción resultaría menos gravosa desde un punto de vista estrictamente económico refleja un enfoque inapropiado: el ordenamiento jurídico debe ser respetado en su totalidad y no puede ser objeto de una planificación basada en la comparación de eventuales costes financieros, como si el incumplimiento normativo fuese un presupuesto aceptable.

En segundo lugar, atender a la comparación propuesta atentaría contra el principio más elemental de equidad. Las sanciones que pudiera imponer la Unión Europea serían sufragadas, a través de los impuestos, por el conjunto de los ciudadanos, incluidos aquellos que nunca incurrirían en infracciones de la OMS y que cumplen puntualmente sus obligaciones. Por el contrario, las sanciones derivadas del incumplimiento de la Ordenanza únicamente serían asumidas por quienes infringieran sus prescripciones, permaneciendo indemnes quienes respeten el marco jurídico.

Por todo lo anterior, el planteamiento formulado no puede ser aceptado. Con todo, la referencia a las eventuales sanciones comunitarias por incumplimiento de la normativa ambiental sí resulta pertinente y afecta directamente al interés público, debiendo considerarse un elemento relevante para la adecuada regulación de la política medioambiental y, en particular, para la ordenación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección y del Servicio de Estacionamiento Regulado.

Cabe señalar que entre las medidas que pueden contribuir al objetivo citado se encuentra el **SER**, contemplado como uno de los instrumentos destinados a complementar y reforzar la **protección de la salud de las personas frente a los efectos perniciosos de las emisiones contaminantes**.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

#### ALEGACIÓN 16 Inexactitud de la estimación presupuestaria de ingresos por sanciones

**RESPUESTA:** La alegación sostiene que existe una desviación de poder al no estar, a su juicio, suficientemente justificadas las estimaciones de recaudación por sanciones. Sin embargo, debe señalarse que los procedimientos sancionadores asociados al incumplimiento de la Ordenanza tienen como finalidad garantizar los objetivos esenciales de esta, especialmente la protección de la calidad ambiental y de la salud pública en una ciudad como Madrid, donde el elevado volumen de desplazamientos motorizados afecta directamente a estas condiciones. Se trata de ingresos que, por lo tanto, no tienen naturaleza

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

tributaria, ni constituyen una forma de “fiscalidad encubierta”. Su origen se encuentra en el ejercicio de la potestad sancionadora y en el incumplimiento de la normativa por parte de los infractores, nunca en una voluntad recaudatoria autónoma por parte del Ayuntamiento.

En relación con la solicitud de elaborar una nueva estimación más fidedigna de los ingresos derivados de los procedimientos sancionadores deducidos de la implantación de las zonas de bajas emisiones, invocando una naturaleza supuestamente estructural de tales procedimientos, debe hacerse referencia a varios aspectos esenciales que impiden entender fundamentado este argumento.

En primer lugar, debe ponerse de manifiesto que la progresiva implantación de estas Zonas determina cambios de hábitos y por lo tanto una aceptación progresiva de las mismas por parte de los ciudadanos. Puede advertirse, en efecto, que estas medidas, que indudablemente revisten un carácter relativamente novedoso en el ámbito nacional, requieren un tiempo de adaptación por parte de la ciudadanía destinataria. No obstante, este proceso de integración paulatina no responde a problemas de señalización deficiente, como se invoca, o a vulneración del principio de no arbitrariedad de la acción de los poderes públicos, sino a la propia novedad del sistema y al necesario proceso de asimilación por parte de los usuarios, que por otra parte es necesario respecto a toda medida de nueva implantación.

Por otra parte, debe subrayarse que la Memoria del Análisis de Impacto Normativo (MAIN) contempla expresamente que la imposición de sanciones disminuirá aproximadamente un 20% anual, como consecuencia del mayor conocimiento de la normativa y de la progresiva aceptación de las medidas por parte de los ciudadanos (pág. 49). Esta previsión responde precisamente a la expectativa de que el comportamiento infractor se reduzca con el tiempo, en el mismo sentido descrito en los párrafos precedentes.

Por lo que se refiere a las razones que pueden justificar el incremento recaudatorio, puesto de manifiesto por la alegante, se significa que el incremento de la recaudación asociado a estas sanciones se explica, en gran medida, porque un volumen significativo de ellas se ingresa en vía ejecutiva. Ello conlleva la aplicación de los correspondientes recargos, intereses de demora y demás costes asociados, que contribuyen al incremento de la previsión. Además, a diferencia de las sanciones abonadas en período voluntario de pago, las que se recaudan en vía ejecutiva no permiten a los sancionados beneficiarse de la reducción del 50% del importe, pasando a ser de 200 euros.

Es de remarcar también la dificultad técnica de estimar los ingresos por sanciones. En este sentido, se indica que la estimación de ingresos procedentes de sanciones por tráfico, circulación y seguridad vial es extraordinariamente compleja, dado que depende directamente del grado de cumplimiento o incumplimiento ciudadano; en la práctica, supone intentar predecir el comportamiento infractor. Por esta razón, mientras que la normativa presupuestaria establece estrictas limitaciones cualitativas, cuantitativas y temporales para los gastos, los ingresos tienen la consideración de simples previsiones, sin que ello suponga limitación alguna para su gestión posterior, ni implique defecto de cálculo o ponga de manifiesto que el procedimiento se afecte a fines distintos a los propios de su naturaleza esencial.

Además de lo anterior, debe señalarse que las previsiones relativas al procedimiento sancionador **no pueden incorporar los efectos económicos derivados de la actuación de los órganos jurisdiccionales** que controlan dichos procedimientos. Estas actuaciones judiciales pueden generar variaciones significativas

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

en las previsiones municipales de ingresos, lo que se relaciona también con la dificultad técnica de estimar con exactitud los ingresos asociados a estos procedimientos.

Asimismo, conviene recordar que el procedimiento sancionador presenta **características específicas** respecto de otros procedimientos administrativos. Por su naturaleza y por las garantías que comporta para los derechos individuales, es siempre un procedimiento **contradictorio**, que asegura la intervención del interesado y la valoración de sus alegaciones. Este carácter garantista evita desviaciones, impide utilizaciones con fines ajenos a su objeto y asegura que su finalidad no pueda confundirse con motivaciones impropias por parte de la Administración.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

#### **ALEGACIÓN 17 Solicitamos la modificación de Madrid ZBE, dado que no se excluyó su modificación en la consulta pública previa de octubre de 2024**

**RESPUESTA:** La alegante plantea una extensa argumentación sobre el régimen de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) respecto de la cual cabe señalar lo siguiente:

1º La regulación de Madrid ZBE se ha adoptado en ejercicio de las competencias atribuidas 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 Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid (LCREM y el segundo párrafo del artículo 16.4 de la Ley de calidad del aire y protección de la atmósfera, en cumplimiento de la obligación legal establecida por el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética y del artículo 5.2 segundo inciso del Real Decreto 1052/2022, al objeto de proteger el derecho a la vida y la integridad física, el derecho a la salud y la protección de la salud pública, y del derecho a disfrutar un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona.

2º La regulación de Madrid ZBE se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y 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, que las ZBE incluirán “prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos, según su potencial contaminante”, empleando “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”, regulando expresamente que “*las prohibiciones o restricciones de acceso afectarán prioritariamente a los vehículos con más potencial contaminante*”.

3º La regulación de Madrid ZBE no es objeto de modificación por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la adaptación técnica del artículo 21.6 de la OMS, en cumplimiento de los principios de legalidad, tipicidad y jerarquía normativa, para adaptar su contenido al artículo 76.z3) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, introducido en la LTSV mediante la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, aprobada con posterioridad a la modificación de la OMS operada mediante la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre.

A tal efecto, se motiva expresamente en el apartado XIX del Preámbulo del Proyecto de ordenanza que:

*“f) 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 fue aprobado*

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



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”.

Se trata, por tanto, de una modificación que se adopta por imperativo legal, sin perjuicio de que el artículo 76.z3) de la LTSV, que tipifica como infracción grave de tráfico 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”, se aplica en todo el territorio nacional desde el inicio de su vigencia el 21 de marzo de 2022.

En relación con la **consulta pública previa** a la Modificación Parcial de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, desarrollada entre el 7 de octubre de 2024 y el 21 de octubre de 2024, se señala lo siguiente:

1º La memoria emitida por la Dirección General de Participación Ciudadana, con fecha 12 de noviembre de 2024, relativa al citado proceso de participación, incorpora la relación de cuestiones sometidas a consideración pública. De su contenido se desprende que únicamente la **pregunta n.º 4** presenta una referencia a las Zonas de Bajas Emisiones, y lo hace en términos **genéricos**, sin entrar en aspectos específicos de su regulación. Las restantes preguntas se orientan a materias de carácter general en el ámbito de la movilidad, cuyas respuestas suponen valorar la opinión ciudadana respecto a cuestiones como la ampliación del AER y del SER. Un ejemplo de estas consultas es la formulada en los siguientes términos: «¿Cómo favorecerías otras alternativas de movilidad sostenible?».

2º De hecho, si se accede al espacio del portal web *decide.madrid.es* dedicado a la consulta pública previa realizada en relación con la modificación de la OMS (*Acceso al espacio del portal web decide.madrid.es dedicado a la consulta pública previa*), puede comprobarse lo siguiente:

Para ello se considera necesario recabar la opinión de la ciudadanía en general, así como del resto de personas, entidades u organizaciones más representativas potencialmente afectados por la modificación proyectada, en cuanto a (,) las **alternativas de movilidad sostenible que permitan cumplir los objetivos fijados así como el conjunto de medidas que pueden contribuir a la consecución del objetivo principal de protección de la salud de las personas frente a los efectos perniciosos de las emisiones contaminantes.**

Finalmente, se indica que la regulación actualmente en tramitación no impide que, en su caso, puedan abordarse futuras modificaciones normativas relativas a aquellos aspectos no incluidos en esta fase, si se considerasen procedentes. A su vez, el Proyecto inicial no incorpora medidas que alteren, comprometan o vulneren la regulación vigente de las ZBE, por lo que tampoco puede apreciarse desviación de poder alguna.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

#### **ALEGACIÓN 18 Nulidad de la consulta pública por la ausencia para su consulta de los informes preceptivos.**

**RESPUESTA:** Sobre este particular, resulta necesario traer a colación lo dispuesto en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común. Su apartado 1 establece que, **con carácter previo a la elaboración del proyecto o proyecto inicial normativo**, debe sustanciarse una **consulta pública a través del portal web de la Administración competente**, a fin de recabar la opinión de los sujetos y organizaciones potencialmente afectados respecto de (a) los problemas que se pretenden solucionar, (b) la necesidad y oportunidad de la iniciativa, (c) los objetivos de la norma y (d) las posibles soluciones alternativas, regulatorias o no regulatorias. Asimismo, el apartado 2º dispone que, **sin perjuicio de dicha consulta previa a la redacción del texto de la iniciativa**, cuando la futura norma afecte a derechos o intereses legítimos, el centro directivo competente deberá publicar el texto del

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

proyecto en el portal web correspondiente, con el fin de dar audiencia a los ciudadanos afectados y permitir la presentación de aportaciones adicionales por parte de personas o entidades interesadas.

Por tanto, conforme al apartado segundo del citado art. 133, el texto del proyecto normativo, acompañado del resto de documentos que integran el expediente —incluidos los informes preceptivos—, se publica **con posterioridad** al trámite de consulta pública que da inicio al procedimiento. Esta publicación tiene lugar en el marco de un nuevo trámite, el de **información pública**, que es el que actualmente se encuentra en sustanciación, y en el que todos los interesados han podido formular las alegaciones que han considerado oportunas, a la vista de la totalidad de la documentación obrante en el expediente.

No existe, por tanto, vulneración alguna de los principios invocados por la alegante ni, en consecuencia, causa que pudiera determinar la nulidad del procedimiento por las supuestas infracciones alegadas.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

#### **ALEGACIÓN 19 Incumplimiento de las Directrices para la creación de zonas de bajas emisiones (ZBE) del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.**

**RESPUESTA.** En primer lugar, debe señalarse que la **Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid**, mediante acuerdo de **23 de octubre de 2025**, aprobó el *Proyecto de Modificación Parcial de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP)*, documento que **ya incorpora** los aspectos técnicos que la alegante considera omitidos. En dicho Proyecto se recoge la **delimitación de las ZBEDEP**, el **estudio del origen de la contaminación**, la identificación de las **principales fuentes de emisión** (incluidos contaminantes atmosféricos y gases de efecto invernadero) y la **caracterización del tráfico rodado**, con análisis del parque circulante y de las emisiones asociadas. Todos estos elementos han sido tenidos en cuenta en la elaboración del Proyecto inicial de Ordenanza.

Debe recordarse asimismo que el Proyecto de Modificación Parcial de las ZBEDEP se ha elaborado conforme al **Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre**, que regula las zonas de bajas emisiones en cumplimiento de la Ley 7/2021. Este Real Decreto es una **norma estatal de obligado cumplimiento**, y sus exigencias —delimitación geográfica, análisis de calidad del aire, caracterización de las emisiones, fijación de objetivos cuantificables, medidas a aplicar y sistema obligatorio de seguimiento e indicadores— han sido estrictamente observadas.

Por el contrario, las **Directrices para la creación de las ZBE del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO)** **no tienen carácter normativo**. Son documentos **meramente orientativos**, sin rango jurídico, que no imponen obligaciones a las administraciones públicas. Su finalidad es servir de **guía técnica**, tal y como reconoce expresamente el propio documento:

«Estas directrices tienen como objeto **servir de guía** para aquellas entidades locales que deban diseñar e implantar una ZBE».

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



Debe añadirse que, durante el trámite de información pública asociado a la aprobación del presente Proyecto inicial, se ha puesto a disposición de los interesados el **expediente completo** del Proyecto de Modificación Parcial de las ZBEDEP, incluidos los informes técnicos que lo fundamentan. Estos documentos fueron sometidos al procedimiento de información pública en su momento y han adquirido firmeza en vía administrativa, sin que a fecha actual conste su impugnación.

Por todo ello, no puede apreciarse el incumplimiento alegado, dado que el Ayuntamiento ha cumplido íntegramente la **normativa aplicable (RD 1052/2022)** y ha utilizado las Directrices del MITECO en su condición de **documento orientativo**, sin carácter obligatorio.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**ALEGACIÓN 20 Insuficiencia y falta de motivación del informe de impacto económico y social exigido por el RD 1052/2022, por omisión del coste temporal y del impacto en la conciliación y descanso de los colectivos económicamente desfavorecidos, con vulneración de los artículos 9.3, 14 y 103 CE**

**RESPUESTA:** Dada conexión la de las alegaciones formuladas, se remite a la respuesta proporcionada respecto a la **alegación nº 21**.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**ALEGACIÓN 21 Incumplimiento del análisis de impacto social exigido por el Real Decreto 1052/2022 en el “Informe del Impacto sobre la sociedad, con especial atención al impacto sobre las personas desfavorecidas” Vulneración del principio de proporcionalidad, igualdad y buena regulación**

**RESPUESTA.** La alegante realiza entre la alegación precedente y la presente una completa reflexión sobre los efectos de la implantación del SER, en particular en lo referente a los colectivos sociales más desfavorecidos, y la supuesta falta de idoneidad del informe social incorporado al expediente, atendiendo a aspectos diversos que incluyen la consideración al tiempo de los ciudadanos afectados por las medidas, su descanso, su capacidad económica, o las posibilidades generales de afrontar potenciales quebrantos vinculados a las restricciones frente a colectivos en diferente situación económico social. Se pone de manifiesto que entre la documentación disponible en el trámite de información pública a efectos de la presentación de alegaciones, se ha efectuado la puesta a disposición del *Estudio socioeconómico del impacto de las medidas implantadas en las ZBEDEP Distrito Centro y de Plaza Elíptica* de julio de 2025, así como del *Estudio de impacto económico de la ampliación del AER y la inclusión de nuevos horarios de regulación en la nueva Ordenanza de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid*, y el Proyecto de Modificación Parcial de las ZBEDEP de la Ciudad de Madrid que contemplan una completa consideración de las realidades sociales y económicas afectadas por la modificación de la Ordenanza que es objeto de consideración. Concretamente, el último de los documentos mencionados incluye, a partir de la página 119, un análisis del impacto que las restricciones aplicables en las ZBEDEP generan sobre distintos colectivos —familias, infancia, juventud, personas mayores, entre otros— poniendo de manifiesto, de manera particular, sus efectos sobre las personas en situación de mayor vulnerabilidad.

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

El primero de los documentos, en su epígrafe 6.2 –pág. 35 y siguientes–, evalúa los impactos de las ZBEDEP en los colectivos vulnerables tanto por razones de salud como por su situación económico social.

En relación con lo alegado sobre las consecuencias que implican las principales áreas de afectación de la modificación propuestas, gestiones de las Zonas de Bajas Emisiones y del SER sobre los colectivos de ciudadanos más desfavorecidos, cabe señalar que este aspecto se toma en consideración en la programación de políticas municipales y en la definición de sus propuestas normativas. Debe indicarse como primera medida que **el Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360 (2022)** ya fijó un calendario gradual para facilitar la adaptación de los usuarios. Este proceso se complementó con las ayudas **Cambia 360**, destinadas a facilitar la sustitución de vehículos sin etiqueta (los propulsados con combustible diésel matriculados antes del año 2006 y los gasolina previos al año 2000) por modelos menos contaminantes.

Esta implementación paulatina se vio completada por las **Líneas de ayudas Cambia 360** para el fomento de la movilidad sostenible y la eficiencia energética, con el objetivo de impulsar la renovación del parque circulante y facilitar a los propietarios de vehículos sin etiqueta la adquisición, en su caso, de vehículos menos contaminantes.

Estas ayudas se han articulado de manera complementaria a las líneas de subvenciones para la renovación de vehículos de uso particular que ofrece la Comunidad de Madrid, en ejecución del Plan MOVES estatal y el plan propio regional. En las convocatorias de subvenciones «Cambia 360» de las anualidades de 2022 y 2023, dotadas ambas con 14 millones de euros, hubo fondos suficientes para estimar todas las solicitudes presentadas. La anualidad de 2024, también se dotó de 14 millones de euros.

En relación con la alegada **vulneración de principios constitucionales**, en particular la referida al artículo 14 de la Constitución Española, que consagra el principio de igualdad, cabe indicar que este precepto prohíbe únicamente aquellas desigualdades que tengan su causa en discriminaciones de carácter personal o social, como el nacimiento, la raza, el sexo, la religión, la opinión o cualquier otra circunstancia personal o social.

Es evidente que este principio no impide que situaciones objetivamente distintas reciban un tratamiento diferente, siempre que dicho tratamiento no tenga una finalidad discriminatoria basada en las circunstancias mencionadas. Sostener lo contrario impediría a la Administración diferenciar entre situaciones de hecho diversas y, en la práctica, impediría la aplicación no solo de este régimen, sino del ordenamiento jurídico en su conjunto.

Las particularidades previstas en la Ordenanza objeto de modificación y en el Proyecto inicial se basan exclusivamente en las situaciones de hecho que regulan, y no en condiciones personales o sociales de los ciudadanos afectados.

En la misma línea debe rechazarse la supuesta vulneración del principio del artículo 31.3 de la Constitución, que exige un sistema tributario justo e inspirado en el principio de igualdad —que, como se ha señalado, no resulta vulnerado— y en la progresividad.

Este principio general de configuración del sistema fiscal se concreta, en el ámbito específico de las tasas, en la exigencia de que su establecimiento y cuantificación se ajusten al principio de equivalencia económico-financiera (arts. 24.2, 25 y 26 del Texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo), conforme al cual su importe no puede exceder, en conjunto, del coste real o previsible del servicio prestado o de la actividad administrativa que las motiva. Este principio garantiza que las tasas mantengan su naturaleza estrictamente retributiva, evitando que su exacción genere ingresos con finalidad recaudatoria o efectos propios de un tributo de carácter fiscal. En consecuencia, la Administración está obligada a determinar y justificar adecuadamente los costes directos e indirectos asociados a la prestación del servicio o al ejercicio de la actividad administrativa, de modo que la cuantía resultante responda a un criterio de proporcionalidad y cobertura de costes, sin sobrepasarlo

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

#### **ALEGACIÓN 22 Insuficiencia, inexactitud y sesgo del “Análisis de las consecuencias en la competencia y el mercado”**

**RESPUESTA.** La alegante reitera cuestiones ya planteadas en alegaciones anteriores, especialmente las relativas a supuestas deficiencias en los informes socioeconómicos de la Memoria de Análisis de Impacto Normativo, así como a la libertad de empresa y a la unidad de mercado. Sobre estos aspectos procede remitirse a la respuesta dada a la **alegación nº 9**.

No obstante, resulta oportuno recordar que el análisis municipal parte del criterio —confirmado por el Tribunal Supremo— de que la política medioambiental **no está subordinada** al interés económico, sino que ambos deben ponderarse de forma coherente. Con este fin, el Ayuntamiento ha elaborado los siguientes estudios económicos detallados sobre los efectos de las medidas previstas en la OMS, que han sido puestos a disposición del público, como acredita la presentación de alegaciones: *Estudio socioeconómico del impacto de las medidas implantadas en las ZBEDEP Distrito Centro y de Plaza Elíptica* de julio de 2025, así como del *Estudio de impacto económico de la ampliación del AER y la inclusión de nuevos horarios de regulación en la nueva Ordenanza de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid*, y el Proyecto de Modificación Parcial de las ZBEDEP de la Ciudad de Madrid que contemplan una completa consideración de las realidades sociales y económicas afectadas por la modificación de la Ordenanza que es objeto de consideración.

Asimismo, se han valorado distintas alternativas regulatorias, cuya contestación se recoge en la **alegación nº 25**.

En relación con los supuestos efectos distorsionadores sobre la actividad económica y la incidencia en sectores más vulnerables, procede remitir a lo señalado en la **alegación nº 21**. Respecto a la mencionada distinción entre neutralidad formal y material, debe indicarse que las posibles asimetrías quedan corregidas mediante las medidas ya explicadas también en la respuesta a la **alegación nº 25**. En cualquier caso, toda medida en esta materia implica necesariamente efectos diferenciados según las diversas situaciones existentes, debiendo prevalecer el **interés público** y la adecuada ponderación de las casuísticas.

Finalmente, respecto al supuesto “efecto cierre” de negocios situados en las zonas reguladas, debe señalarse que el **Estudio de impacto económico de la ampliación del AER y la inclusión de nuevos horarios de regulación en la nueva Ordenanza de movilidad del Ayuntamiento de Madrid**—integrado en el expediente y disponible durante el trámite de información pública— analiza de forma detallada los principales **impactos económicos**, incluyendo efectos sobre productividad, empleo, precios, competencia, pymes, comercio local (en áreas de alta, media y baja ocupación comercial). En relación con los locales

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

comerciales: *La regulación de acceso a las zonas céntricas de las ciudades a través de la regulación del estacionamiento y de las zonas de bajas emisiones genera un incremento de las ventas de PYMEs en las ciudades y la **reducción de locales comerciales vacíos**.*

Finalmente, debe señalarse que la experiencia de otras ciudades, tanto españolas como internacionales, en la regulación de esta materia es objeto de análisis continuo por parte del Ayuntamiento de Madrid, como elemento de apoyo para valorar adecuadamente la situación específica de la ciudad. No obstante, conviene recordar que la realidad de cada núcleo urbano presenta características propias y responde a circunstancias diversas, por lo que no siempre resulta posible aplicar los mismos parámetros de actuación. En consecuencia, las conclusiones que puedan extraerse de los casos citados por la alegante no son necesariamente trasladables a Madrid, cuya realidad ambiental, social y económica presenta particularidades que requieren un tratamiento específico.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

#### **ALEGACIÓN 23 Falta de exactitud, insuficiencia sustancial y deficiencias estructurales en el informe de impacto de genero**

**RESPUESTA.** Tal y como se referencia en el apartado 4.6 de la Memoria de Análisis de Impacto Normativo, 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. Por otra parte, el proyecto normativo da cumplimiento a los artículos 8 y 19 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) y a los artículos 21 y 23 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea. Y por supuesto, 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 la Constitución Española.

Y procede remarcar igualmente que el Proyecto inicial cumple con las Directrices de Transversalidad de Género aprobadas por Acuerdo de 13 de septiembre de 2018, de Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid.

En definitiva, tal y como se señala en la MAIN (apartado 4.6), la regulación afecta al conjunto de la ciudadanía, beneficiando por igual a hombres y a mujeres. 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.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

**ALEGACIÓN 24 El ayuntamiento de Madrid carece de competencias para multar por infracciones de acceso a la ZBEDEP en la autovía A-42 y para incluir esta autovía dentro de una ZBEDEP**

**RESPUESTA:** En relación con las alegaciones presentadas sobre la autovía A-42, y como se puso igualmente de manifiesto en la respuesta a alegaciones de similar contenido formuladas respecto al Proyecto de Delimitación Parcial de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección, debe indicarse que de acuerdo con lo establecido en el aparatado correspondiente al ámbito geográfico de la ZBEDEP Plaza Elíptica incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido en su delimitación.

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 en el marco del acuerdo de delimitación territorial entre la Administración General del Estado y el Ayuntamiento de Madrid en materia de vigilancia, regulación, gestión y control del tráfico.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**ALEGACIÓN 25 Ausencia de alternativas. Solicitamos que se especifique cuáles son las alternativas que se han valorado y se faciliten los informes correspondientes, dado que esa afirmación contradice lo que se establece en las sentencias del TSJM 410/2024 y 405/2024:**

**RESPUESTA.** En relación con esta alegación, en la que se solicita especificar las alternativas consideradas para la elaboración del proyecto de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y facilitar los informes correspondientes, cabe señalar lo siguiente:

En el epígrafe 2.2, "*Alternativas para afrontar la situación*", de la 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 volumen 1 de 10 de diciembre de 2025 (volumen 1, de 10 de diciembre de 2025, en adelante MAIN), se recoge de manera exhaustiva el conjunto de alternativas normativas y no normativas analizadas por el Ayuntamiento de Madrid. Dicho epígrafe expone detalladamente las distintas opciones evaluadas para determinar las medidas más adecuadas que debían incorporarse en el ámbito de la presente modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible.

En relación con la solicitud de los informes técnicos, cabe señalar que procede su tramitación de modo independiente, de conformidad con la normativa sobre transparencia y acceso a la información pública.

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

Por todo lo expuesto **desestima** la alegación, aclarando que la petición de informes se tramita en procedimiento independiente, conforme a las reglas establecidas en la legislación sobre transparencia y acceso a la información pública. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**ALEGACIÓN 26 Nulidad de la Ordenanza por basarse en informes desactualizados, sesgados y no independientes, con vulneración del principio de buena administración, de la exigencia de motivación reforzada y del principio de proporcionalidad (arts. 9.3 y 103 CE, art. 35 LPAC, art. 129 LPAC y jurisprudencia consolidada).**

**RESPUESTA:** En relación con esta la alegación, que cuestiona la validez de los informes técnicos y ambientales utilizados como base para la modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS), indicar lo siguiente:

**1. Las conclusiones de los informes utilizados son correctas y no se encuentran desactualizados.**

El Inventario de emisiones contaminantes a la atmósfera en el municipio de Madrid, se elabora conforme a la metodología EMEP/CORINAIR, reconocida por la Agencia Europea de Medio Ambiente, y constituye una herramienta oficial y estandarizada para la evaluación de emisiones contaminantes.

El hecho de que los datos correspondan al año 2022, no quiere decir que esté desactualizado, al contrario el Inventario de emisiones contaminantes a la atmósfera en el municipio de Madrid correspondiente al año 2023, confirman las tendencias observadas en ejercicios anteriores. En particular, vuelve a situar al tráfico rodado como el principal emisor de óxidos de nitrógeno, con una contribución del 37,7%, seguido del sector *Otros Medios de Transporte* (SNAP O8) con una contribución de 34,7% —competencia fundamentalmente de la Administración General del Estado, ya que incluye la actividad de los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Cuatro Vientos, así como del ferrocarril— y en tercer lugar el sector Residencial, comercial e institucional (SNAP O2) que contribuye con un 17,3%.

En lo que respecta al Estudio para la cuantificación de la contribución de fuentes a los niveles de calidad del aire en el municipio de Madrid, que realizó la Universidad Politécnica de Madrid, permitió determinar cuáles son los aportes, tanto desde el punto de vista sectorial como geográfico, a la concentración de contaminantes, en particular de NO<sub>2</sub>. Sus cuyas conclusiones continúan siendo pertinentes, ya que constituyen base metodológica para la caracterización de fuentes de emisión y los trabajos de modelización de calidad del aire en la ciudad de Madrid.

Asimismo, en relación con la valoración incluida en la alegación sobre los factores de emisión de los turismos según su clasificación ambiental de la DGT, conviene destacar que se trata de un cálculo específico realizado para el parque real de vehículos que circula en la ciudad de Madrid. Dicho cálculo se lleva a cabo una vez caracterizado el parque circulante, siguiendo la metodología EMEP/EEA (modelo COPERT), que constituye el estándar reconocido en la Unión Europea para la estimación de emisiones del transporte por carretera. Por tanto, se trata de una metodología plenamente validada y aceptada a nivel europeo.

En conclusión, **los informes presentados cumplen con los estándares técnicos y legales vigentes, y sus datos y metodologías son absolutamente válidas. Actualizándose periódicamente para garantizar, en todo momento, la proporcionalidad y eficacia de las medidas adoptadas, tal como el Ayuntamiento de Madrid está llevando cabo.**

**2. Informes del organismo autónomo “Madrid Salud”.**

1. En primer lugar, se cuestiona la idoneidad de Madrid Salud para que, a través de la elaboración del Informe SAM16/25, de 23 de junio de 2025, sobre los “Efectos en Salud de la Contaminación Atmosférica en la ciudad de Madrid”, pueda recomendar o aconsejar la adopción de medidas ambientales para la reducción de la contaminación ambiental en la ciudad de Madrid y en consecuencia proporcionar una mejor calidad de vida a sus ciudadanos. A este respecto indicar que Madrid Salud es un organismo autónomo del Ayuntamiento de Madrid creado en 2005 para la gestión de las políticas municipales en materia de Salud Pública. A este respecto cabe considerar:

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



- La Ley 33/2011, General de Salud Pública, configura la vigilancia en salud pública, indicando que se deberá tener en 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, y en concreto sobre la sanidad ambiental establece, en su artículo 30, sus funciones:
  - La identificación, la evaluación, la gestión y la comunicación de los riesgos para la salud que puedan derivarse de los condicionantes ambientales;
  - 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;
  - Así como la identificación de las políticas de cualquier sector que reducen los riesgos ambientales para la salud.

En este sentido, debe considerarse competencia en materia de salud ambiental y salud pública, identificar y favorecer todas aquellas actuaciones, políticas, normativas, etc. que minimicen la exposición de los ciudadanos a factores ambientales de riesgo y en consecuencia proteja su salud.

- El Real Decreto 102/2011, que transpone al ordenamiento jurídico español el contenido de la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativo a la mejora de la calidad del aire, regula la gestión y evaluación de la calidad del aire en España. Presenta como finalidad evitar, prevenir y reducir los efectos nocivos de los contaminantes atmosféricos sobre la salud humana y el medio ambiente. Dicho Real Decreto establece los objetivos de calidad del aire, regula la evaluación, el mantenimiento y la mejora de la calidad del aire y establece el procedimiento de información a la población en episodios de superación de los umbrales establecidos, que debe comprender el contaminante relacionado con el episodio, sus niveles y previsiones, la población más susceptible a sus efectos, los síntomas relacionados y las medidas recomendadas para minimizar la exposición. En este sentido, se indican los detalles que deberán ser difundidos al público que incluirán, entre otras, información sobre el tipo de población afectada, los posibles efectos para la salud y el comportamiento recomendado. Es decir: información sobre los grupos de población de riesgo, descripción de los síntomas probables, recomendaciones sobre las precauciones que debe tener la población afectada y, en su caso, fuentes de información suplementaria. También contempla prever acciones específicas destinadas a proteger los sectores más vulnerables de la población, incluidos los niños.

En consecuencia, se considera que las recomendaciones a la población expuesta, las medidas de protección ciudadana y la información sobre los riesgos en salud de la contaminación ambiental, son requisitos establecidos en esta norma sobre calidad del aire y debe ser contemplados por las Administraciones competentes.

Indicar que el informe al que se hace referencia confiere [información y documentación general](#) sobre los efectos en salud derivados de la exposición a contaminantes ambientales, y está redactado en base a [información científica contrastada](#).

2. En el informe indicado, se hace referencia a los efectos en salud relacionados con la contaminación atmosférica, extensamente descritos en la bibliografía científica, y no incorpora los efectos en salud de otros factores de exposición u otras causas como la obesidad, el sedentarismo o el consumo de sustancias psicoactivas, como se indican en las alegaciones. La enfermedad humana es multifactorial, siendo muy numerosos los factores, agentes,

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

situaciones, actividades que pueden contribuir en la salud de la población. En el caso de este informe, relata en concreto los efectos en salud relacionados con la exposición a contaminantes ambientales, considerando que el tráfico rodado es una de las principales causas de la presencia de esta contaminación ambiental, lo que está ampliamente refrendado. Asimismo, como se alega al respecto, la circulación de aviones también compromete la calidad del aire.

Por todo lo expuesto se **desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

#### **ALEGACIÓN 27. Contradicción en los datos expuestos y utilización de estimaciones de “mortalidad prematura” sin motivación reforzada.**

**RESPUESTA:** A este respecto indicar que Madrid Salud cuenta con un sistema de vigilancia sanitaria de riesgos ambientales cuya información está disponible en su página web <https://madridsalud.es/vigilancia-sanitaria-de-riesgos-ambientales/> constituido por una serie de indicadores que son actualizados periódicamente cuyo objetivo es analizar su tendencia en el tiempo, constituyendo una forma básica de valorar el estado de salud de los madrileños relacionado con sus condicionantes ambientales. Los indicadores relacionados con los efectos en salud de los factores ambientales de riesgo se basan en la determinación de tasas ajustadas de mortalidad estandarizadas (TAM) y sus intervalos de confianza al 95%. Se calculan por el método directo y toma como referencia la población estándar europea revisada. La información a la que se hace referencia está disponible en el enlace indicado y más concretamente:

Mortalidad por enfermedades respiratorias:

[enfermedades del sistema respiratorio](#)

Mortalidad por enfermedades del sistema circulatorio:

[enfermedades del sistema circulatorio](#)

Esperanza de vida al nacer:

[esperanza de vida al nacer](#)

Procede indicar que son numerosos los estudios e informes relacionados con los efectos en salud de la contaminación atmosférica y no siempre se utilizan los mismos indicadores para su elaboración. Así es oportuno indicar que cuando se habla de mortalidad relacionada con la contaminación atmosférica debe siempre hacerse en términos de mortalidad prematura entendiendo ésta como muertes acontecidas antes de la esperanza de vida estimada o años de vida perdida. Es por esto importante recurrir a informes de organismos internacionales competentes y con información contrastada técnica y científicamente. A este respecto, la Agencia Europea de Medio Ambiente se postula a este nivel como el máximo referente al respecto, siendo los últimos informes emitidos:

- Air pollution in Europe — 2025 reporting status under the National Emission reduction Commitments Directive:

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

<https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/air-pollution-in-europe-2025-reporting-status-under-the-national-emission-reduction-commitments-directive>

• Air quality status report 2025 <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/air-quality-status-report-2025>

• Spain – air pollution country fact sheet 2024 <https://www.eea.europa.eu/en/topics/in-depth/air-pollution/air-pollution-country-fact-sheets-2024/spain-air-pollution-country-fact-sheet-2024> En concreto en este estudio se muestra la evolución del impacto en salud de los españoles en relación con la calidad del aire:

Country	Population weighted annual mean (PM2.5)	Attributable deaths (PM2.5)	Population weighted annual mean (NO2)	Attributable deaths (NO2)	Population weighted annual mean PEAK (O3)	Attributable deaths (O3)
Spain	10,9	18.550	15,0	5.400	93	6.150
EU27	11,4	239.000	14,1	48.000	92	70.000
<b>Total</b>	<b>11,5</b>	<b>269.000</b>	<b>15,7</b>	<b>66.000</b>	<b>91</b>	<b>81.000</b>

[Click here](#) to see further information on Health Impacts

A mayor abundamiento, esta alegación hace referencia a dos aspectos

*“1.- La contaminación atmosférica es un grave problema de salud pública, principalmente en grandes ciudades. La evidencia científica relaciona la exposición de la población a contaminantes atmosféricos con mortalidad prematura, disminución de la esperanza de vida, enfermedades respiratorias, enfermedades cardiovasculares, trastornos del desarrollo y cáncer. La mejora sustancial del medio ambiente urbano supone un aumento de la calidad de vida y una reducción de las patologías relacionadas.”*

*2.- En la Ciudad de Madrid, los sistemas de vigilancia sanitaria estiman una tasa de mortalidad por enfermedades respiratorias superior a la media nacional, si bien las tasas de mortalidad general (por todas las causas) y de enfermedades circulatorias, son inferiores. La esperanza de vida de la población madrileña es superior a la nacional.”*

Los indicadores aportados están descritos en el denominado (Sistema de Vigilancia Sanitaria de Riesgos Ambientales (VISRAM), disponible en <https://madridsalud.es/vigilancia-sanitaria-de-riesgos-ambientales/>. A través de este sistema de información, por parte de Madrid Salud se monitorizan las principales causas de enfermedad atribuibles a la contaminación atmosférica y otros factores ambientales de riesgo. El indicador utilizado en esta

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
 JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
 FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
 SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
 Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
 Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



monitorización son las tasas ajustadas de mortalidad estandarizadas (TAM) y sus intervalos de confianza (95%), lo que permite poder comparar poblaciones diferentes (España y la ciudad de Madrid), valorando las diferencias estadísticas en relación con los intervalos de confianza del 95% de las tasas ajustadas de Madrid respecto a la media nacional. Los resultados se presentan desagregados por sexo y expresados por cada 100.000 habitantes.

El sistema, como se ha indicado en el informe y está disponible en la dirección facilitada, muestra una tasa de mortalidad por enfermedades respiratorias en Madrid superior a la media nacional, si bien las tasas de mortalidad general (por todas las causas) y de enfermedades circulatorias, son inferiores a la media nacional. A su vez, los resultados muestran una esperanza de vida de la población madrileña superior a la nacional.

Estos resultados no son contradictorios y deben ser interpretados con cautela dado que son múltiples los factores que pudieran estar relacionados, como el excelente sistema sanitario de la Comunidad de Madrid, y en concreto de la ciudad de Madrid, así como las características propias de una ciudad eminentemente urbana y de servicios que compromete la calidad del aire, en especial, por un exceso de tráfico rodado así como otros focos de contaminación ambiental, frente a otras ubicaciones donde el aire se ve más afectado a otros factores como la contaminación industrial, agrícola que contribuyen en otros riesgos ambientales.

Estos indicadores, tasas ajustadas de mortalidad estandarizadas (TAM), no son estimaciones derivadas de estudios epidemiológicos, sino indicadores descriptivos, que se obtienen de los registros de defunciones teniendo en cuenta la lista reducida de causas de muerte considerando los mismos grupos quinquenales de edad y sexo de la población madrileña y nacional, comparándolo con la población europea estándar, para poder realizar comparativas de población. Asimismo, los valores obtenidos durante los años en los que ha estado operativo este sistema permiten determinar tendencias en relación con la salud de los madrileños, en concreto en términos de salud ambiental.

En cuanto a la disparidad de datos relacionados con la “mortalidad” relacionada con la contaminación atmosférica es preciso que sean rigurosos en cuanto a su denominación, siendo la indicación de “mortalidad prematura” que considera “los años de vida perdidos” los indicadores precisos que deben ser considerados.

En cuanto al idioma de los documentos incluidos en el informe, es el disponible en cada caso, siendo el idioma inglés el más utilizado en foros europeos y en general internacionales.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**Alegación no numerada: Vulneración de la normativa de protección de datos personales por el uso masivo de cámaras, radares y sistemas ANPR/OCR (pág. 155) Las señales que advierten del acceso a Madrid ZBE y las ZBDEP no indican en todos los casos que se está accediendo a una zona donde se realiza una captación de imágenes de vehículos, lo cual supone una vulneración de la normativa al respecto.**

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

**RESPUESTA:** En relación con lo alegado acerca de las **cámaras** para el control de las ZBEDEP, cabe señalar que tanto su número como su ubicación no son arbitrarios ni persiguen ningún objetivo de vigilancia más allá del control estricto de la regulación que ampara su instalación. En concreto, viene determinado por el número de vías de entrada a su área de extensión, con el fin de garantizar que todo acceso indebido es detectado, siendo materialmente imposible con ellas monitorizar los movimientos en el interior o exterior de las mismas. Su configuración y operación está regida por el interés superior de garantizar la privacidad de las personas y en cumplimiento estricto del Reglamento 2016/279 General de Protección de Datos de la Unión Europea y la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales. Se pueden consultar estas normas para conocer las medidas procedimentales e informáticas que cumple el servicio y el sistema, pero citaremos específica e ilustrativamente las siguientes:

- La ubicación y configuración de las cámaras persigue exclusivamente la captación de la imagen del tránsito del vehículo. El encuadre de la imagen evita captar imágenes de aceras o lugares sin interés.
- En la medida de lo posible, la imagen captada lo es siempre desde la parte trasera del vehículo, evitando mostrar la imagen del conductor o de otros individuos en su interior.
- Existe una validación humana de las imágenes que, entre otros objetivos, descarta imágenes que permitan reconocer personas.
- Las imágenes que no forman parte de un expediente sancionador son borradas al mes de su obtención.

En cuanto a los datos obtenidos, más allá de las imágenes, el objetivo primero es determinar si el acceso está autorizado o no. No se obtiene más información a partir de las matrículas que la estrictamente necesaria para este fin. Cuando los datos van a ser objeto de explotación estadística, para caracterizar el parque circulante, observar la evolución del mismo o prever o medir la efectividad de cambios concretos en las restricciones, la matrícula es reemplazada por las características del vehículo que se obtienen fruto de los cruces con bases de datos externas al Ayuntamiento (típicamente la base de datos del Registro de Vehículos de la DGT) de modo que el conjunto de datos resultante no contiene ningún tipo de dato personal. Hay que subrayar en este sentido, al hilo del texto de la alegación, que la entidad "itinerario" no existe en el modelo de datos de la operación diaria del sistema para el control de accesos porque es irrelevante desde este punto de vista. Tampoco existe en la generación posterior de estadísticas, dado que la matrícula es eliminada del conjunto de datos antes de su explotación.

A tal efecto, en la actividad de tratamiento de los datos se observan los requerimientos que obligan además a una constante revisión y actualización de la legitimación, el objeto y finalidad del tratamiento, los plazos de destrucción, y el resto de los parámetros legales exigibles a efectos de garantizar el derecho de los interesados en materia de protección de datos de carácter personal.

Si bien en sus relaciones con los ciudadanos que tienen por objeto estas materias se incorporan, como es preceptivo, las leyendas en materia de protección de datos de carácter personal que incorporan la información relativa a las actividades de tratamiento indicadas y los cauces de ejercicio de derechos que son pertinentes, tanto la alegante como el resto de los ciudadanos pueden solicitar de manera permanente toda la información adicional que consideren de relevancia, tanto en virtud del mencionado ejercicio de derechos que prevén las normas invocadas, como a partir de las posibilidades que brindan tanto la Ley 19/2003, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, como la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y de Participación de la Comunidad de Madrid, si lo que se quiere conocer es la organización general del sistema de protección.

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

A mayor abundamiento sobre lo indicado, se significa igualmente que el proyecto inicial de modificación de la Ordenanza objeto de las presentes alegaciones incorpora un informe específico del Delegado de Protección de Datos del Ayuntamiento de Madrid de fecha de 29/08/2025, que se encuentra a disposición de todos los interesados entre la documentación publicada en el presente trámite de información pública

Se indica igualmente que no se realizan tareas de videovigilancia en las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección, sino captaciones de matrículas, y que en todo caso las zonas en las que existen dispositivos que llevan a cabo tal función están convenientemente señalizadas.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**ALEGACIÓN 28 Necesidad de transparencia económico-contractual: información sobre viabilidad, recaudación y contratos con empresas beneficiarias.**

**RESPUESTA:** Por medio de esta alegación se pone de manifiesto la necesidad de conocer determinados aspectos vinculados al Contrato Integral de Movilidad (CIM), poniendo de manifiesto su precisión para evitar juicio de proporcionalidad y evitar un vicio potencial de desviación de poder.

Sobre el particular, procede indicar que el indicado Contrato, realizado bajo la modalidad de gestión de servicios públicos, bajo la denominación concreta *Contrato Integral de Movilidad de la Ciudad de Madrid*, con número de expediente 145/213/02944, fue formalizado con las respectivas adjudicatarias el día 31 de enero de 2013, para los cuatro primeros lotes, y el 5 de noviembre de 2013, para el quinto, mediante la firma del Sr. Delegado del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, de Concejal de Gobierno de Seguridad y Servicios a la Comunidad, en virtud de las competencias delegadas por la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid mediante su Acuerdo de 24 de enero de 2013.

El citado contrato se tramitó y firmó al amparo del anteriormente y en aquel momento vigente [Texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público](#), aprobado por Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre.

Debido a la antigüedad del expediente, la información relativa al CIM no se encuentra actualmente disponible en el Portal de Contratación del Ayuntamiento de Madrid ni en la Plataforma de Contratación del Sector Público. No obstante, dicha información sigue siendo plenamente accesible para cualquier ciudadano interesado mediante una solicitud de acceso a la información formulada al amparo de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, así como de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y de Participación de la Comunidad de Madrid. No consta que la alegante haya ejercido este derecho hasta la fecha, por lo que no se aprecia vulneración alguna de los derechos de los interesados. Respecto a la alegación de la existencia de un vicio de desviación de poder en relación con el contrato, toda vez que se considera que el *ecosistema contractual* se encuentra ligado a la ZBE, cabe señalar que la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, modificada por Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, y sus instrumentos predecesores constituyen el fundamento de la formalización contractual, por lo que la actuación contractual desarrollada responde exclusivamente a la necesidad de garantizar la adecuada prestación del servicio que resulta imprescindible para la ejecución y funcionamiento del régimen regulado en la Ordenanza. Se trata, a su vez, de un ámbito material que **no forma parte de la modificación que se pretende aprobar mediante esta Ordenanza.**

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



Por último, en lo que respecta a la **recaudación efectiva derivada de sanciones**, procede señalar que la MAIN, en su apartado 6.3.4 (pp. 51 y ss.), incorpora datos detallados sobre los ingresos obtenidos por infracciones relacionadas con el incumplimiento de las restricciones de circulación en las ZBEDEP, así como por el incumplimiento de la normativa del SER desde el año 2021. Además, el interesado puede consultar información sobre recaudación en el Portal de Datos Abiertos del Ayuntamiento de Madrid, donde dicha información se encuentra disponible de manera permanente, o solicitarla al amparo de la normativa de transparencia.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**ALEGACIÓN 29 Objetivos no cuantificables e inciertos. Solicitamos así mismo que se facilite para su consulta el informe citado en el texto, según el estudio municipal: “Análisis de Vulnerabilidad ante el Cambio Climático”. Impacto climático de las medidas, acceso al estudio de vulnerabilidad y supuesta confusión entre contaminantes locales y gases de efecto invernadero**

**RESPUESTA:** Los entornos urbanos representan menos del 2% de la superficie terrestre, pero concentran más de la mitad de la población mundial (valor que en España alcanza el 80%). Constituyen núcleos de alta intensidad energética en los que se consume más del 75 % de la energía mundial y son la principal fuente de las emisiones de los gases de efecto invernadero que provocan el calentamiento global. Por tanto, su acción en materia climática está lejos de poder considerarse “marginal”.

Se puede afirmar con certeza que las políticas de fomento de una movilidad sostenible centradas en la renovación tecnológica del parque circulante de la ciudad, iniciadas en la década del 2000 con la implementación de las primeras Áreas de Prioridad Residencial y las bonificaciones ambientales en el Servicio de Estacionamiento Regulado, posteriormente continuadas con la implementación de Zonas de Bajas emisiones y el fomento de modos de transporte de bajo impacto ambiental, han permitido reducir las emisiones de gases efecto invernadero provenientes del transporte urbano por carretera y de los principales gases contaminantes como óxidos de nitrógeno y partículas.

Según datos del último Inventario de Emisiones de gases efecto invernadero del municipio de Madrid (año 2023) las emisiones totales de CO<sub>2</sub> eq asociadas al transporte por carretera han descendido en el periodo 2010–2023 un 44,9%, pasando de 3.267,8 kt CO<sub>2</sub>-equivalente en 2010 a 1.800,9 kt CO<sub>2</sub>-equivalente en 2023.

La reducción de gases de efecto invernadero derivada de la implantación de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección es un parámetro cuantificable y con un efecto directo sobre los objetivos globales de reducción de emisiones de nuestra ciudad.

La reducción de gases de efecto invernadero derivada de la implantación de Zonas de Bajas Emisiones contribuye, como muchas otras medidas puestas en marcha por las administraciones, las empresas y los ciudadanos comprometidos con la mejora del medio ambiente, a los objetivos globales de reducción de emisiones de nuestra ciudad y solo con la suma de muchas acciones que pudieran considerarse “marginales” se podrá alcanzar un impacto significativo a escala global.

El estudio de vulnerabilidad ante el cambio climático está publicado en la web municipal (<https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Medio-ambiente/Publicaciones/Analisis-de-Vulnerabilidad-ante-el-Cambio-Climatico-en-la-ciudad-de->

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

[Madrid/?vgnnextfmt=default&vgnextoid=8041911b63e6f410VgnVCM1000000b205a0aRCRD&vgnnextchannel=f6ff79ed268fe410VgnVCM1000000b205a0aRCRD](https://www.madrid.es/vgnnextfmt=default&vgnextoid=8041911b63e6f410VgnVCM1000000b205a0aRCRD&vgnnextchannel=f6ff79ed268fe410VgnVCM1000000b205a0aRCRD))

En relación con lo alegado sobre la supuesta “confusión conceptual” entre contaminantes locales y gases de efecto invernadero, cabe señalar que no se trata de una confusión. Las zonas de bajas emisiones responden a este doble objetivo de calidad del aire y mitigar el cambio climático. Así, la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, prevé “el establecimiento de zonas de bajas emisiones con el fin de mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero”. Asimismo, el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones establece en su artículo 3:

**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.

Respecto a lo alegado sobre la cuantificación específica de reducciones atribuibles a las ZBEDEP, se indica que las distintas medidas dirigidas a restringir la circulación de los vehículos más contaminantes y menos eficientes energéticamente permiten cuantificar el impacto en términos de emisiones evitadas a la atmósfera.

Resulta, por tanto, válido realizar una cuantificación genérica basada en la estimación disponible de emisiones para los vehículos de distintivo ambiental A. Así, el porcentaje de emisiones de óxidos de nitrógeno de los vehículos con clasificación ambiental “A” representa un 17,39 % del sector de tráfico rodado. El porcentaje de emisiones de dióxido de carbono de los vehículos con clasificación ambiental “A” representa un 7,58 % del sector de tráfico rodado (a partir de información del Estudio del Parque Circulante 2022).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**ALEGACIÓN 30 En el texto de la modificación del proyecto solo hay una referencia a la contaminación acústica. No se ha previsto ninguna exención para el gran premio de Fórmula 1. Vulneración los principios de igualdad, proporcionalidad y coherencia normativa,**

**RESPUESTA:** Se considera que las alegaciones presentadas en relación con la celebración de gran premio de Fórmula 1, **no se corresponden con el objeto ni el alcance del proyecto normativo en cuestión**. La modificación prevista en el proyecto inicial que da lugar a las presentes alegaciones tiene un objeto distinto, reducido a las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección y al Servicio de Estacionamiento Regulado.

Sí es posible indicar que, en relación con la **aludida vulneración del principio de igualdad** consignado en el artículo 14 de la Constitución Española, que este precepto prohíbe únicamente aquellas desigualdades que tengan su causa en discriminaciones de carácter personal o social, como el nacimiento, la raza, el sexo, la religión, la opinión o cualquier otra circunstancia personal o social.

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

Es evidente que este principio no impide que situaciones objetivamente distintas reciban un tratamiento diferente, siempre que dicho tratamiento no tenga una finalidad discriminatoria basada en las circunstancias mencionadas. Sostener lo contrario impediría a la Administración diferenciar entre situaciones de hecho diversas y, en la práctica, impediría la aplicación no solo de este régimen, sino del ordenamiento jurídico en su conjunto.

Por tanto, no cabe apreciar una posible vulneración de este principio esencial por el hecho de que se adopten medidas específicas respecto a procedimientos esencialmente diversos, como el que invoca el interesado, que además no suponen obstáculo a las medidas consignadas en el actual proyecto inicial.

Por la misma razón, tampoco se advierten una incoherencia de las medidas consignadas en el proyecto inicial con las acciones administrativas dirigidas a la organización de eventos como el invocado, por el hecho fundamental de que no son coincidentes las realidades a las que responden las medidas adoptadas, que en el caso del Gran Premio de España de Fórmula 1, tiene un carácter coyuntural, en absoluto cohonestable con una regulación permanente como la que requiere el objeto jurídico al que es afecta la OMS.

En relación con lo alegado respecto a que no se ha considerado la contaminación acústica como elemento esencial previo a la definición de las medidas regulatorias, el Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático de la Ciudad de Madrid (Plan A), aprobado por Acuerdo de 21 de septiembre de 2017 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, ya preveía la creación de un área central en la ciudad en la que se adoptasen progresivamente incentivos y restricciones que promoviesen la protección de la salud humana y del medio ambiente urbano mediante la disminución de la contaminación atmosférica y acústica, mejorasen la calidad de vida de las personas, favoreciesen el tránsito peatonal e incentivasen el uso del transporte colectivo y de vehículos de bajas emisiones, para lograr su transformación en una zona de menores emisiones contaminantes que favoreciera un efecto catalizador positivo sobre la calidad del aire de toda la ciudad.

Por su parte, el Proyecto de Delimitación Parcial de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección recientemente aprobado se ocupa prolijamente de los efectos de esta regulación sobre el ruido, con consideración al Sistema Integral de Vigilancia de la Contaminación Acústica (SIVCA), el estudio deducido de las conclusiones del mismo, con consideración a la evolución de la población expuesta, y los efectos beneficiosos que la implantación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección generan en relación con esta materia.

La atención a la contaminación acústica vinculada al tráfico rodado es por tanto un ámbito ampliamente estudiado y cuya consideración ha tenido una trascendencia indiscutible tanto en la formulación vigente de la OMS, como en la definición de las medidas adoptadas por el presente proyecto inicial.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

#### ALEGACIÓN 31 Ausencia de otras medidas para reducir la contaminación.

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

**RESPUESTA:** El objeto del proyecto es la modificación parcial de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS), concretamente en lo relativo a la regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP), recogidas en los artículos 23 y 24. La finalidad principal de esta modificación es **reforzar una movilidad más sostenible (transporte público, bicicleta y movilidad peatonal), que permita la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes, para 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, en línea de los compromisos asumidos por la ciudad de Madrid.**

Por tanto, **no corresponde a una ordenanza de movilidad establecer medidas específicas que afecten a otros sectores como el RCI para el cumplimiento de los valores límite y objetivo de calidad del aire establecidos en la Directiva (UE) 2024/2881**, dichas medidas deberán abordarse en el marco de las correspondientes hojas de ruta y planes de mejora de la calidad del aire, conforme al artículo 19 de dicha Directiva.

Así, en septiembre de 2019, se presentó la [Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360](#) (en adelante Estrategia Madrid 360), a través de la cual el Ayuntamiento de Madrid desarrolla actuaciones complementarias, que incluyen la renovación de instalaciones térmicas, la mejora de la eficiencia energética en edificios, la promoción de energías renovables y la gestión sostenible de residuos. Estas medidas contribuyen directamente a la mejora de la calidad del aire, aunque como se ha dicho con anterioridad, no forman parte del objeto específico de la presente modificación de la Ordenanza.

Por, último en relación con las tecnologías propuestas en la alegación (fotocatálisis, árboles mecánicos, heliostatos, etc.) presentan potencial como soluciones complementarias, pero para reducir las emisiones contaminantes de NOx de un modo eficaz, es necesario establecer medidas de carácter estructural dirigidas a reducir las fuentes emisoras.

En conclusión, desde el punto de vista de calidad del aire, la modificación parcial de la Ordenanza se centra adecuadamente en la principal fuente de emisiones urbanas: el tráfico rodado y es coherentes con la normativa vigente, los compromisos asumidos por el Ayuntamiento de Madrid y los principios de eficacia y proporcionalidad en la gestión ambiental. El resto de medidas destinadas a otros sectores como el RCI, tal como se ha dicho con anterioridad, se incluirán en las correspondientes hojas de ruta y planes de mejora de la calidad del aire, no correspondiendo con el objeto ni el alcance del presente proyecto de OMS.

Por todo lo expuesto **se desestima la alegación ya que el establecimiento de otras medidas para reducir la contaminación se realiza a través de otros instrumentos y políticas municipales, sin que tengan cabida en el presente proyecto normativo.** Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

#### **ALEGACIÓN 32 Afirmaciones de dudosa veracidad sin mostrar los estudios**

**RESPUESTA:** En relación con los datos expuestos en dicha alegación indicar que dichos datos se basan en estudios como son el [Inventario de emisiones contaminantes a la atmosfera en el municipio de Madrid](#) y [Estudio del parque circulante de la Ciudad de Madrid \(Año 2024\)](#), que ambos son públicos e incluso en el caso del Inventario de emisiones contaminantes a la atmosfera en el municipio de Madrid ya se dispone de último inventario actualizado correspondiente al año 2023.

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

Por todo lo expuesto se **desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**ALEGACIÓN 33** **Carácter regresivo y discriminatorio de la ampliación de la ZBE y del SER/AER; impacto específico en barrios obreros y en familias de menor renta.**

**RESPUESTA:** En relación con lo alegado sobre las consecuencias que implican las principales áreas de afectación de la modificación propuestas, gestiones de las Zonas de Bajas Emisiones y del SER sobre los colectivos de ciudadanos más desfavorecidos, cabe señalar que este aspecto se toma en consideración en la programación de políticas municipales y en la definición de sus propuestas normativas. Debe indicarse como primera medida que **el Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360 (2022)** ya fijó un calendario gradual para facilitar la adaptación de los usuarios. Este proceso se complementó con las ayudas Cambia 360, destinadas a facilitar la sustitución de vehículos sin etiqueta por modelos menos contaminantes (los propulsados con combustible diésel matriculados antes del año 2006 y los gasolina previos al año 2000).

Esta implementación paulatina se vio completada por las **Líneas de ayudas Cambia 360** para el fomento de la movilidad sostenible y la eficiencia energética, que surgieron con el objetivo de impulsar la renovación del parque circulante y facilitar a los propietarios de vehículos sin etiqueta la adquisición, en su caso, de vehículos menos contaminantes.

En este sentido, estas ayudas se han articulado de manera complementaria a las líneas de subvenciones para la renovación de vehículos de uso particular que ofrece la Comunidad de Madrid, en ejecución del Plan MOVES estatal y el plan propio regional. En las convocatorias de subvenciones «Cambia 360» de las anualidades de 2022 y 2023, dotadas ambas con 14 millones de euros, hubo fondos suficientes para estimar todas las solicitudes presentadas. La anualidad de 2024, también se dotó de 14 millones de euros.

**En relación con lo alegado sobre la ampliación del SER** cabe señalar que para la eventual implantación será imprescindible contar, en primer término, con acuerdo previo favorable de la Junta de Distrito correspondiente, así como haber consultado a los vecinos y asociaciones vecinales afectadas de acuerdo con la Disposición Transitoria 5ª de la OMS. En su caso, la implantación del SER resulta **especialmente beneficiosa para** los barrios con menor renta disponible y para las familias con menor capacidad económica, al garantizar que **al menos el 85 % de las plazas de estacionamiento queden reservadas para los residentes**, facilitando de forma notable el estacionamiento en su entorno cotidiano.

Además, esta implantación contribuye a **reducir el tráfico de agitación**, es decir, la circulación que se genera exclusivamente por la búsqueda de aparcamiento. Dicha reducción se traduce en un menor consumo de combustible y, por tanto, en un ahorro directo para los usuarios, aspecto que reviste especial importancia en áreas residenciales con menor capacidad económica. Todo ello debe valorarse teniendo en cuenta que el importe de la tasa por la autorización de residente asciende a 24,60 euros anuales —sin aplicar las bonificaciones previstas para los vehículos con distintivo C y ECO—, lo que equivale a 0,067 euros al día, un coste objetivamente reducido.

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

Tal y como señalaremos más adelante, en el *Estudio de impacto económico de la ampliación del AER y la inclusión de nuevos horarios de regulación en la nueva Ordenanza de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid* disponible en el trámite de información pública a efectos de la presentación de alegaciones, se estima que la implantación del SER permitiría obtener un **beneficio económico estimado de 736,29 euros anuales por hogar**, derivado exclusivamente del tiempo ahorrado en la búsqueda de estacionamiento. A esta cuantía únicamente debe detrarse la tasa anual correspondiente, cuyo coste, tal y como acabamos de señalar, es **insignificante en relación con la renta media por hogar**.

Ello es debido a que los residentes soportan **pérdidas de tiempo de hasta 30 minutos diarios** en la búsqueda de una plaza de estacionamiento. En el marco de los **análisis coste-utilidad (ACU)**, el tiempo tiene un valor económico al poder emplearse en actividades productivas o socialmente útiles. La gestión eficiente del tiempo genera incrementos directos de productividad y evita costes asociados a ineficiencias urbanas, especialmente en **los ámbitos residenciales con menor renta disponible**.

Por tanto, la implantación del SER no solo comporta **mejoras ambientales y de movilidad**, sino que constituye una **medida eficaz y socialmente beneficiosa** que reduce costes indirectos, puede incrementar la productividad y corregir ineficiencias derivadas de la congestión y la falta de disponibilidad de espacio público.

En relación con lo alegado referente al **pago de 24 horas de estacionamiento SER**, que deben abonar los residentes, cabe señalar que el importe de la *Tasa por estacionamiento de vehículos en determinadas zonas de la Capital*, que se abona por la autorización de residente según su vigencia anual o mensual y que no se encuentra referenciada a horas de estacionamiento, permanece invariable con independencia de que su abono se realice de forma mensual o anual. Dicha autorización también habilitará a los residentes para estacionar en el horario nocturno en el caso de una eventual ampliación.

Debe señalarse que, si se prorratea el importe de la tasa - **24,60 euros al año**, sin aplicar las bonificaciones previstas para los vehículos con distintivo C y ECO- entre el número total de horas del año, el resultado evidencia que el coste por hora para los residentes es meramente simbólico. En consecuencia, **la eventual ampliación del horario del SER en un determinado ámbito no supondría un incremento del importe a abonar por los residentes**, que continuarían pagando la cuantía actualmente vigente. Por tanto, la ampliación del horario únicamente implicaría una **reducción aún mayor del precio efectivo por hora**, sin que ello repercuta negativamente en las obligaciones económicas de los residentes autorizados.

En relación con la alegada **vulneración de principios constitucionales**, en particular la referida al artículo 14 de la Constitución Española, que consagra el **principio de igualdad**, cabe indicar que este precepto prohíbe aquellas desigualdades que tengan su causa en discriminaciones de carácter personal o social, como el nacimiento, la raza, el sexo, la religión, la opinión o cualquier otra circunstancia personal o social.

Es evidente que este principio no impide que situaciones objetivamente distintas reciban un tratamiento diferente, siempre que dicho tratamiento no tenga una finalidad discriminatoria basada en las circunstancias mencionadas. Sostener lo contrario impediría a la Administración diferenciar entre situaciones de hecho diversas y, en la práctica, impediría la aplicación no solo de este régimen, sino del ordenamiento jurídico en su conjunto.

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

Las particularidades previstas en la Ordenanza objeto de modificación y en el proyecto inicial se basan exclusivamente en las situaciones de hecho que regulan, y no en condiciones personales o sociales de los ciudadanos afectados.

En la misma línea debe rechazarse la supuesta vulneración del principio del **artículo 31.3 de la Constitución**, que exige un sistema tributario justo e inspirado en el principio de igualdad —que, como se ha señalado, no resulta vulnerado— y en la progresividad.

Este principio general de configuración del sistema fiscal se concreta, en el ámbito específico de las tasas, en la exigencia de que su establecimiento y cuantificación se ajusten al **principio de equivalencia económico financiera** (arts. 24.2, 25 y 26 del Texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo), conforme al cual su importe no puede exceder, en conjunto, del coste real o previsible del servicio prestado o de la actividad administrativa que las motiva. Este principio garantiza que las tasas mantengan su naturaleza estrictamente retributiva, evitando que su exacción genere ingresos con finalidad recaudatoria o efectos propios de un tributo de carácter fiscal. En consecuencia, la Administración está obligada a determinar y justificar adecuadamente los costes directos e indirectos asociados a la prestación del servicio o al ejercicio de la actividad administrativa, de modo que la cuantía resultante responda a un criterio de proporcionalidad y cobertura de costes, sin sobrepasarlo.

Respecto a lo alegado de que no hayan sido consideradas **medidas alternativas**, de las cuales podemos citar ejemplos como las medidas mencionadas en el apartado 5. 2 del Proyecto para la Delimitación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección, que contemplaba el estudio de los escenarios en los que se mantienen las tres ZBEs, lo que implicaba a su vez el análisis de las siguientes alternativas:

- S3: Mantenimiento de ZBEDEP Plaza Elíptica y Madrid ZBE en 2026 (eliminación de vehículos “A” en estos ámbitos geográficos).
- S4: Mantenimiento de la ZBEDEP Distrito Centro en 2026 (eliminación de vehículos “A” y vehículos industriales “B” en este ámbito geográfico).

El apartado 5.2.1 amplía esta información y describe, para las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica otras alternativas en las que no se limita la circulación en el año 2026 a:

- Turismos de clasificación ambiental “A” (sin distintivo ambiental).
- Vehículos ligeros “A” y “B”.
- Vehículos pesados “A” y “B”.
- Combinaciones de las alternativas anteriores.

E incluso la de no limitar la circulación de los vehículos “A” en toda su área.

Se ha dado también cuenta en párrafos anteriores de la existencia de programas de subvenciones específicos, que el alegante ha considerado inexistentes.

Y finalmente, con relación a la supuesta **ausencia de un análisis de impacto social**, se pone de manifiesto que entre la documentación disponible en el trámite de información pública a efectos de la presentación de alegaciones, se ha efectuado la puesta a disposición del **Estudio socioeconómico del**

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



**impacto de las medidas implantadas en las ZBEDEP Distrito Centro y de Plaza Elíptica** de julio de 2025, así como del **Estudio de impacto económico de la ampliación del AER y la inclusión de nuevos horarios de regulación en la nueva Ordenanza de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, y el Proyecto de Modificación Parcial de las ZBEDEP de la Ciudad de Madrid** que contemplan una completa consideración de las realidades sociales y económicas afectadas por la modificación de la Ordenanza que es objeto de consideración. Concretamente, el último de los documentos mencionados incluye, a partir de la página 119, un análisis del impacto que las restricciones aplicables en las ZBEDEP generan sobre distintos colectivos —familias, infancia, juventud, personas mayores, entre otros— poniendo de manifiesto, de manera particular, sus efectos sobre las personas en situación de mayor vulnerabilidad.

El primero de los documentos, en su epígrafe 6.2 –pág. 35 y siguientes–, evalúa los impactos de las ZBEDEP en los colectivos vulnerables tanto por razones de salud como por su situación económico social., haciendo referencia expresa a la pobreza del transporte, prestando particular atención a los efectos de la pobreza en el acceso y uso del transporte. El análisis incluye la identificación del modo de transporte preferente en hogares con rentas bajas, la estimación del gasto medio anual en transporte público según nivel de ingresos, el impacto de las medidas complementarias de refuerzo del transporte público y una comparación entre el coste del transporte privado y el público. Finalmente, se formulan conclusiones orientadas a valorar de manera global el efecto de estas políticas sobre los colectivos vulnerables.

A su vez, el Proyecto de modificación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica. aborda en las págs. 123 y siguientes el **impacto sobre las familias, la infancia, la juventud y las personas mayores**, integrando aspectos como la estructura demográfica de la ciudad, los efectos sobre la organización y economía familiar, así como las implicaciones para menores, jóvenes y población de más edad. El índice también incorpora el análisis del **impacto social**, con especial atención a los colectivos más desfavorecidos, y el **impacto en la salud pública**, centrado en las consecuencias de la contaminación del aire y del tráfico motorizado.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

#### **ALEGACIÓN 34 Limitaciones a la circulación que supondrá la entrada en vigor de la Zona de Bajas Emisiones para los habitantes del medio rural.**

**RESPUESTA:** Debe señalarse que no existe una diferencia de trato injustificada entre los ciudadanos, con independencia de su lugar de residencia, ya sea en la ciudad de Madrid o en los municipios de mayor población de su área metropolitana. En todo caso, se prevé la adopción de las medidas de información y comunicación necesarias para garantizar que dispongan de un conocimiento claro de la regulación y puedan resolver de forma ágil cualquier posible incidencia. Asimismo, por idénticos motivos no se aprecia la existencia de un impacto negativo que tenga una especial relevancia para el medio rural. Por último, las posibles afectaciones sobre la actividad comercial derivadas de la falta de información o del temor a una sanción no encuentran sustento en los datos aportados. Se considera que, con una adecuada estrategia de comunicación y difusión, estos efectos no solo no llegan a materializarse, sino que tienden a mitigarse de manera efectiva.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

**ALEGACIÓN 35 Ilegalidad de modificar la ordenanza reguladora de las ZBE en 2025 sin actualizar previamente el PMUS de 2022. El ayuntamiento no es competente para establecer las ZBE mediante una ordenanza**

**RESPUESTA:** Es indudable que es competencia municipal la creación y gestión de las ZBEs. Su regulación debe realizarse a través de un instrumento normativo, y la forma que la LBRL establece para que las Entidades Locales puedan adoptar normas de carácter reglamentario, es a través de ordenanzas. El ejercicio de la potestad normativa de las entidades locales encuentra su fundamento jurídico en los artículos 4.1. a) de la LBRL y 128 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

El carácter imprescindible de la existencia de una ordenanza que regule las características y las circunstancias precisas para establecer las limitaciones y obligaciones que se llevan a cabo con la puesta en funcionamiento de la ZBE, está sustentado en el artículo 2.3 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, que dispone que las ZBEs serán delimitadas y reguladas por las entidades locales en su normativa municipal. Así lo corrobora, entre otras, la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León de 30 de marzo de 2023, referente a la ejecución del Proyecto de Implantación de la ZBE de la ciudad de Burgos.

En relación con la invocada necesidad de actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, debe indicarse que la validez y aplicabilidad de la modificación de las ordenanzas municipales reguladoras de las Zonas de Bajas Emisiones, viene determinada por la aprobación con carácter previo del correspondiente Proyecto de ZBE. La tramitación del proyecto se encuentra regulado en arts. 10.1 y ss. del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las ZBEs, con el contenido mínimo establecido en el Anexo I.A. La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid en sesión celebrada el 23 de octubre de 2025, acordó aprobar definitivamente el citado proyecto.

Posteriormente, el citado órgano municipal, con fecha de 11 de diciembre de 2025, acordó aprobar inicialmente el proyecto inicial de modificación de la OMS en relación con el cual se han presentado las alegaciones que se resuelven y que hace referencia a la modificación puntual de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, así como a la ampliación del SER. Por tanto, la actual modificación de la OMS no afecta a una eventual modificación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de acuerdo con el procedimiento legal adecuado, ni existe impedimento alguno para llevar a cabo el presente procedimiento normativo en ausencia de la indicada actualización.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**ALEGACIÓN 36 Algunas actuaciones concretas de problemas a solucionar en el municipio de Madrid**

- El aparcamiento masivo en doble fila en los entornos de los colegios
- Implantar una red de micro paradas para taxis
- Mejoras de frecuencia y velocidad en el transporte público urbano y metropolitano junto con el fomento del uso de los aparcamientos disuasorios
- Construcción de un mayor número de plazas de aparcamiento subterráneo
- Adaptar los horarios de reparto de mercancías y de compras "en línea" a particulares para evitar las horas punta, con el objetivo de mejorar la fluidez evitando los aparcamientos en doble fila.

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

**RESPUESTA:** No se plantea ninguna propuesta ni alegación, se pone de manifiesto un posible problema de indisciplina del estacionamiento en el horario de salida/entrada de escolares, que pueden ocasionar problemas de congestión en la red viaria afectada por la pérdida de capacidad de los carriles ocupados, así como posibles riesgos a la seguridad vial. La existencia de esta situación se trata de minimizar mediante el control de la indisciplina viaria del estacionamiento con agentes de Policía Municipal o Agentes de Movilidad. Actualmente, en la red viaria urbana, se dispone de 466 reservas de taxi con una capacidad de estacionamiento para 2.228 vehículos. La configuración de estas reservas es variable en su capacidad, 5 plazas de media, ajustándose a las necesidades de cada punto, siendo frecuentes reservas locales con capacidad para 2 ó 3 plazas que conviven con otras cercanas a puntos intermodales donde la capacidad aumenta a las 12 ó 15 plazas. Las actuales paradas existentes en redes locales, con una capacidad de 2 ó 3 plazas, coinciden con esta propuesta, y su dimensionamiento y número está en un proceso de continua revisión y evaluación, que permite realizar un ajuste de oferta a la demanda que este servicio presta a los ciudadanos.

Dado que la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 **ya plantea** potenciar tanto las redes de transporte público como la capacidad y número de plazas de estacionamiento disuasorio –así consta en el Proyecto– y el número mínimo de plazas de estacionamiento de residentes, **procede dar una respuesta positiva a lo alegado en este sentido, aunque esta respuesta no se traduce en medida normativa alguna**. El tráfico de agitación en búsqueda de plaza de aparcamiento se minimiza mediante los sistemas de guiado e información de plazas disponibles existentes.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo

#### **ALEGACIÓN 37 Vulneración del artículo 14 de la Constitución.**

**RESPUESTA:** El artículo 14 de la Constitución proscribía aquellas vulneraciones que traigan causa específica de discriminaciones de carácter personal o social, como son el nacimiento, la raza, el sexo, la religión, la opinión o cualesquiera otras que pudieran tener por fundamentos condiciones o circunstancias personales o sociales. Es evidente que la atención a este esencial principio no implica que las situaciones que tengan carácter esencialmente diverso se traten de manera distinta, siempre y cuando no tengan por fundamento estas especificidades una vocación discriminatoria basada en los aspectos mencionados. Una consideración en otro sentido impediría el tratamiento administrativo diferenciado de situaciones de hecho diversas e impediría la aplicación, ya no de este régimen en particular, sino de todo el acervo jurídico. Las especificidades planteadas en el Proyecto tienen su fundamento en las situaciones de hecho consideradas y nunca en condiciones personales o sociales de los ciudadanos afectados.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**ALEGACIÓN 38. En el proyecto se indica que se restringe el acceso a las ZBEDEP a los vehículos sin etiqueta ambiental por contaminantes, lo cual es completamente erróneo y carece de cualquier base científica.**

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

**RESPUESTA.** Las ZBEDEP son herramientas destinadas a la reducción de emisiones a la atmósfera a escala local y para ello resulta adecuado el empleo del sistema de distintivos ambientales creado por la Dirección General de Tráfico, que permite clasificar fácilmente los vehículos que circulan en nuestra ciudad en función de los valores de emisión, que a su vez, contempla los criterios de la normativa Euro aprobada por la Comisión Europea con el principal objetivo de mejorar el comportamiento ambiental de los vehículos comercializados en Europa. Las normas de emisión de gases de escape de la UE se han establecido para reducir el impacto ambiental negativo de los contaminantes emitidos por los vehículos de motor. Son normas establecidas por la Unión Europea que definen los límites de emisiones de los vehículos nuevos con motor de combustión y tienen una rigurosa base científica contrastada experimentalmente mediante distintos ensayos estandarizados de verificación. Por tanto, la afirmación de que los vehículos con distintivo ambiental A son los más antiguos y los más contaminantes en lo que respecta a las emisiones locales a la atmósfera, que corresponden a las Normas EURO menos restrictivas I, II para turismos de gasolina y EURO I, II y III para turismos diésel (asociadas a vehículos con motor de gasolina matriculados antes del año 2000 o con motor diésel matriculados antes de 2006), está totalmente justificada.

En nuestro entorno, Alemania, Austria, Dinamarca y Francia han implantado un sistema de distintivos similar, que les sirve de base para implementar medidas de restricción de acceso y circulación en entornos urbanos con el objetivo de minimizar el impacto ambiental del tráfico rodado y proteger la salud de los ciudadanos.

Este sistema de etiquetado facilita la identificación del elevado volumen de vehículos que circulan por la ciudad de Madrid. A su vez, en virtud de lo establecido en el artículo 14.3 Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y en el art. 5.2 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones obligan a utilizar la clasificación establecida en el anexo II.E del Reglamento General de Vehículos. 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). Así pues, 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. Además, 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.

Desde el punto de vista técnico, lo relevante es su nivel de emisiones por kilómetro recorrido, que es sustancialmente superior al de vehículos modernos. De hecho, 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. (Fuente: Inventario de emisiones contaminantes a la atmósfera en el municipio de Madrid y Estudio del parque circulante de la Ciudad de Madrid (Año 2024))

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



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

En conclusión, la limitación de acceso a la ZBEDEP de los vehículos sin etiqueta ambiental de la DGT posee todo el fundamento científico y es una medida eficaz para mejorar la calidad del aire en la zona.

Por lo demás, no es objeto de las ZBEDEP establecer criterios de acceso basados en un análisis completo del ciclo de fabricación, vida útil y reciclaje de las diferentes tecnologías del mercado automovilístico.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**ALEGACIÓN 39 No imposición de “pirámides jerárquicas” ni de medidas de “calmado o pacificación del tráfico” La imposición de esta pirámide jerárquica donde el vehículo privado queda desterrado al último lugar supone una injerencia en la libertad de decisión personal y consideramos que debe modificarse.**

**RESPUESTA:** El Plan de Movilidad Urbana Sostenible Madrid 360 plantea objetivos que pasan por la racionalización del uso de cada modo de transporte, fundamentada en su integración funcional. Esa racionalización precisa, en primer lugar, de una priorización de modos de transporte. En este sentido, el peatón, representa el modo universal y prioritario por excelencia, ya que todos somos –o acabamos siendo– peatones. Las barreras a la movilidad peatonal en el espacio público no sólo afectan a las personas con movilidad reducida, sino que condicionan los desplazamientos de toda la población durante más de un tercio de su vida: en la infancia, en el acompañamiento a generaciones anteriores y posteriores, y al recibir el apoyo de estas últimas.

**Por ello, resulta necesario incrementar la calidad urbana de los desplazamientos en Madrid**, mediante la mejora de los itinerarios peatonales–y una ordenación más eficiente del espacio público. Esto implica reubicar elementos que interfieren en la movilidad peatonal, como paradas intermodales, motos, ciclocarriles, carriles bici segregados, bicicletas y vehículos de movilidad personal (VMP) compartidos, así como el mobiliario urbano y los veladores cuando obstaculizan el paso. Además, debe regularse la velocidad impuesta por la semaforización y garantizar una adecuada iluminación en los recorridos peatonales.

**El transporte público, abierto a todos, constituye el otro modo prioritario**, al conformar la columna vertebral del sistema de movilidad y ser indispensable para garantizar el acceso universal. En este sentido, se propone mejorar la conectividad de los espacios urbanos insuficientemente comunicados y facilitar, cuando sea necesario, la transferencia modal entre coche, bicicleta, patinete y transporte público.

La oferta de transporte público debe responder especialmente a las necesidades de movilidad por motivos laborales, evitando que la tenencia o no de vehículo privado suponga una discriminación para los trabajadores. Cabe señalar que una parte de los usuarios del coche no dispone de una alternativa

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
 JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
 FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
 SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
 Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
 Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

razonable en modos más sostenibles, especialmente en los desplazamientos de penetración hacia Madrid capital desde su área metropolitana, así como en las conexiones transversales dentro de la ciudad, fuera de la almendra central.

**La bicicleta, los VMP y otros modos de micromovilidad emergen como nuevos actores clave**, gracias a su escaso o nulo impacto ambiental y energético, y a su versatilidad para completar viajes multimodales puerta a puerta. En este marco, el actual Plan de Movilidad Urbana Sostenible contempla completar la red ciclista de la ciudad.

**También es necesario dar respuesta a la demanda de desplazamientos esenciales en vehículo privado motorizado**, entendidos como aquellos que únicamente pueden realizarse mediante este modo. Entre ellos se incluyen la Distribución Urbana de Mercancías, los servicios públicos y aquellos desplazamientos en coche que no cuentan con alternativas razonables en otros modos de transporte. Para minimizar estos viajes en coche se propone incentivar la intermodalidad coche-transporte público, mediante la implantación y refuerzo de intercambiadores tipo park and ride, así como el desarrollo de soluciones de transporte a la demanda en áreas con flujos de movilidad débiles.

**El Plan de Movilidad urbana Sostenible Madrid 360, contempla, además, la transformación de la movilidad no esencial en coche o moto**, aquella que se realiza por comodidad, hábitos arraigados, nivel de renta o percepción del coste, a pesar de existir alternativas razonables en modos más sostenibles. Parte de esta movilidad puede ser disuadida y redirigida hacia modos más limpios y eficientes. Esta reconducción requiere, por un lado, mejorar la conectividad de relaciones de movilidad actualmente no cubiertas de forma adecuada por el transporte público, y por otro, establecer nodos intermodales que eviten la penetración innecesaria de vehículos privados en la ciudad.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

#### **ALEGACIÓN 40 Insuficiente motivación técnico-ambiental y omisión del análisis de alternativas menos lesivas.**

**RESPUESTA:** En relación con lo alegado en relación con los requerimientos efectuados por el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, y la ausencia de motivación de la regulación de la materia objeto del proyecto inicial, cabe señalar lo siguiente:

En primer lugar, la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid con fecha de 23 de octubre de 2025 aprobó el Proyecto de modificación parcial de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP), que ya incorpora una parte sustancial de los conceptos que el interesado considera omitidos. Los aspectos referentes a la delimitación de las ZBEDEP, el estudio de origen de la contaminación, con atención específica a las principales fuentes de emisión responsables de la contaminación, y de los gases de efecto invernadero, y a la caracterización del tráfico rodado, con los correspondientes estudios del parque circulante en la ciudad de Madrid y de sus emisiones asociadas, se encuentran definidos, y han sido tomados en consideración en el proceso normativo dirigido a la elaboración del presente proyecto inicial de modificación de Ordenanza.

Se pone de manifiesto que, entre la documentación disponible en el trámite de información pública a efectos de la presentación de alegaciones, se ha efectuado la puesta a disposición del expediente completo de aprobación del citado Proyecto de modificación parcial de las ZBEDEP.

#### Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

A su vez, las conclusiones recogidas en el Proyecto mencionado fueron fundamentadas en los oportunos informes técnicos que fueron debidamente exhibidos en su proceso de elaboración, y que se sometieron al trámite de información pública debidamente evacuado en su momento.

Por su parte, la Memoria de Análisis de Impacto Normativo (MAIN), que acompaña al proyecto inicial de modificación de Ordenanza también puesta de manifiesto en el trámite de información pública de aprobación inicial del citado proyecto inicial, **incorpora en sus páginas 27 y siguientes** un completo estudio revelador de las medidas alternativas estudiadas, tanto **normativas como no normativas**, que se encuentran igualmente a disposición de la parte interesada y del resto de ciudadanos afectados.

A falta de una mayor precisión sobre los aspectos concretos que, sobre los conceptos generales aludidos, el alegante considera inexactos o incompletos, se considera que el estudio realizado a efectos de elaboración de la MAIN, que por otra parte vincula tales conceptos con un profundo estudio de implicaciones económicas y sociales, son justificativos de la necesidad, la proporcionalidad y la adecuación de las medidas propuestas.

En relación con lo alegado respecto a la transparencia de los datos y la metodología empleados en la red de **medición de la calidad del aire** se pone de manifiesto, en primer término, la regularidad de los procedimientos contractuales que se sustancian sobre el particular desde el Ayuntamiento de Madrid y la subordinación de tales contratos a los fines competenciales a los que se dirige la actuación administrativa, y no a la inversa, debe señalarse que esta Administración pública mantiene y reafirma su compromiso con la transparencia en todos los instrumentos vinculados al ejercicio de sus fines. A tal efecto, se recuerda que se encuentran a disposición de los interesados los mecanismos previstos en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, así como en la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y de Participación de la Comunidad de Madrid, mediante los cuales puede solicitarse cualquier información adicional que se considere oportuna respecto de la ya publicada y accesible en los distintos canales institucionales. En consecuencia, resulta improcedente sostener la existencia de déficit alguno en materia de transparencia.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**ALEGACIÓN 41 El plan de ayudas “Cambia 360” para facilitar la renovación de aquellos vehículos a los que se pretende prohibir la circulación es completamente insuficiente. Las restricciones equivalen en la práctica a una expropiación de un bien privado, del que se prohíbe su uso y disfrute, pero al propietario no se le compensa económicamente por esta expropiación.**

**RESPUESTA:** Sobre la insuficiencia de las subvenciones municipales para que los ciudadanos puedan afrontar la renovación de sus vehículos se debe hacer notar que las subvenciones «Cambia 360» han pretendido incentivar el reemplazo de los vehículos con categoría de clasificación ambiental «A» de aquellos ciudadanos que quieran optar por reemplazarlos por otro vehículo privado. Estas ayudas se han articulado de manera complementaria a las líneas de subvenciones para la renovación de vehículos de uso particular que ofrece la Comunidad de Madrid, en ejecución del Plan MOVES estatal con más de 50 millones distribuidos en el caso de la Comunidad de Madrid y el plan propio regional Plan Mueve Madrid. De hecho, la Comunidad de Madrid ofrece desde 2025 ayudas de hasta 2.000€ para achatarrar vehículos sin distintivo ambiental (etiqueta A) al comprar uno nuevo ECO o Cero Emisiones, ayudas que son compatibles con las municipales.

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

También concurre el incentivo fiscal incluido en la regulación del Impuesto de la Renta de las Personas Físicas para la compra de determinados vehículos de categoría de clasificación ambiental «0 emisiones», así como las bonificaciones fiscales en el Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica para quienes opten por vehículos con categoría de clasificación ambiental ECO o Cero Emisiones.

Por tanto, las ayudas «Cambia 360» no son una actuación aislada, sino que complementa el resto de las ayudas a la renovación de vehículos particulares, municipales, autonómicas y estatales, así como a las bonificaciones fiscales, de manera que las cifras recogidas en el escrito de alegaciones distan de la realidad de los incentivos a los que se han podido acoger quienes se vean afectados por las restricciones a la circulación de determinados vehículos.

En las convocatorias de subvenciones «Cambia 360» de las anualidades de 2022 y 2023, dotadas ambas con 14 millones de euros, hubo fondos suficientes para estimar todas las solicitudes presentadas. En la anualidad de 2024, también dotada con 14 millones de euros, se ha previsto un procedimiento para poder otorgarlas en caso de que se liberen fondos de otros beneficiarios que finalmente no adquieran los vehículos.

En la convocatoria de 2025 —en la que se **previó un mecanismo de ampliación de crédito**— no fue necesario recurrir a este instrumento, debido a la ausencia de una demanda significativa de subvenciones. Las solicitudes presentadas solo superaron el crédito inicial en **1,2 millones de euros**, una cuantía que, conforme a la experiencia de convocatorias anteriores, es posible atender en gran parte gracias a los fondos que normalmente se liberan cuando algunos beneficiarios finalmente no realizan la adquisición del vehículo. Ello permitirá que un número significativo de solicitantes en lista de espera pueda resultar beneficiario, reforzando así el impacto positivo del programa.

Con respecto al supuesto fracaso que se atribuye a las ayudas para la baja definitiva de autobuses y autocares, conviene señalar la **incongruencia** existente con el resto del escrito de alegaciones. Por un lado, se afirma que los importes ofrecidos resultan insuficientes; al tiempo, se menciona una convocatoria en la que, aun disponiendo de fondos limitados —200.000 €—, únicamente se presentaron **12 solicitudes**, que ni siquiera habrían agotado el **70 %** del presupuesto disponible.

Igualmente, mientras que en el resto del escrito de alegaciones se viene a argumentar la injusticia de no permitir la circulación de vehículos antiguos, sopesando el buen estado de mantenimiento y conservación en los que se suelen encontrar, en el caso de los autobuses o autocares que podrían optar a esta convocatoria se considera un exceso solicitar que, para que fueran subvencionables, se tratara de vehículos que se encontraran en condiciones aptas de circulación, no ya bien mantenidos, sino simplemente con la Inspección Técnica en vigor (ITV). El argumento se responde por sí mismo dado que el objeto de las subvenciones es incentivar la baja definitiva voluntaria de los vehículos más contaminantes que todavía se encuentran en condiciones de circulación no, como parece pretender el redactor de estas alegaciones, ofrecer una recompensa económica adicional al propietario de un vehículo que ha dejado de estar en condiciones de circulación y cuya única alternativa es la reparación o el desguace.

Como resumen del conjunto de argumentos esgrimidos en este escrito, se pretende que el Ayuntamiento compense la restricción a la circulación de unos vehículos que, por su antigüedad, mayor en todos los casos a 20 años, ya estarían amortizados con el coste de la adquisición de un vehículo nuevo, de tal forma que la renovación de estos bienes, que se deprecian con el tiempo, fuera asumida por el Ayuntamiento en beneficio de sus propietarios.

Tal y como se ha señalado, ni se priva a los afectados de la titularidad de los vehículos, ni existe una obligación de compensación económica que respalde tales pretensiones, pese a lo cual el Ayuntamiento ha puesto en marcha una línea de ayudas que facilita, en coordinación con el resto de subvenciones y

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

beneficios fiscales disponibles, la renovación de los vehículos particulares de aquellos que se vean afectados por las limitaciones a la movilidad previstas en la ordenanza.

Tal y como se establece en el artículo 1 de la Ley de 16 de diciembre de 1954 sobre expropiación forzosa, se entenderá por expropiación cualquier forma de privación singular de la propiedad privada o de derechos o intereses patrimoniales legítimos, cualesquiera que fueren las personas o Entidades a que pertenezcan, acordada imperativamente, ya implique venta, permuta, censo, arrendamiento, ocupación temporal o mera cesación de su ejercicio. La ordenanza no pretende privar de la propiedad a los propietarios de los vehículos de categoría de clasificación ambiental A, que es a los que se restringe el acceso a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) sino que únicamente limita su utilización dentro de dichas zonas, pudiendo sus propietarios disponer de ellos para la finalidad que deseen o para realizar los negocios jurídicos con tales vehículos que consideren oportunos. Por tanto, no cabe aceptar el argumento sobre una posible obligación de compensación económica por parte del Ayuntamiento cuando no se produce ninguna acción sobre la propiedad privada de los vehículos que se vean afectados por las restricciones.

En relación con las supuestas dificultades de acceso al trabajo derivadas de las restricciones a la circulación de los vehículos más contaminantes, debe señalarse que el argumento empleado en la alegación —la imposibilidad de determinadas personas de renovar su vehículo— podría aplicarse igualmente a colectivos todavía más vulnerables, que ni siquiera disponen de los recursos necesarios para ser propietarios de un vehículo privado. Pretender que el uso del vehículo privado constituye un requisito para acceder al empleo en condiciones dignas llevaría, por tanto, a la conclusión contraria: **las personas sin vehículo, o sin las habilidades necesarias para conducirlo, serían las más perjudicadas** a la hora de acceder a un puesto de trabajo adecuado. En consecuencia, este razonamiento **no puede considerarse para justificar la estimación de la alegación**.

De este modo, para favorecer la mejora de la situación personal y económica de las personas más desfavorecidas, resulta más adecuado **priorizar los desplazamientos peatonales y el uso del transporte público**, tal y como promueve el texto normativo objeto de alegación. Estos modos de movilidad son accesibles para toda la ciudadanía, a diferencia del vehículo privado, cuyo uso solo beneficia a quienes ya cuentan con una posición económica más ventajosa que les permite disponer de él, lo que incrementaría aún más esa desigualdad.

Tampoco puede aceptarse la afirmación de que únicamente mediante el uso del vehículo privado se garantiza que los tiempos de desplazamiento al trabajo sean inferiores al 25% de la jornada laboral. La ciudad de Madrid dispone de **una red de transporte público amplia, mallada y con frecuencias suficientes** en la mayoría de los recorridos, lo que permite realizar los desplazamientos habituales en tiempos que **no difieren de manera significativa** respecto al vehículo privado.

A su vez, el acceso de determinados vehículos sin distintivo ambiental – los declarados históricos y los destinados al traslado de personas con movilidad reducida– queda garantizado por lo establecido en el art. 23 de la OMS en relación con la **ZBEDEP**, siempre y cuando se cumplan las condiciones establecidas.

Asimismo, **las ZBEs no restringen la opción que tienen los propietarios de los vehículos de acceder a una diferente categoría de clasificación ambiental a través de la reforma del vehículo**. Tal y como se menciona en la propia alegación, existe un procedimiento reglado, recogido en el Real Decreto 866/2010, de 2 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos, para que un vehículo pueda ser modificado con respecto a las condiciones presentadas por su fabricante para obtener la homologación de tipo y para que, en su caso, acceda a la categoría de clasificación ambiental que corresponda.

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

En caso de que así sea, el acceso a las ZBEDEP no distingue entre los vehículos que hayan accedido a una determinada categoría de clasificación ambiental de manera directa, por la homologación del fabricante, o en un momento posterior, a través del procedimiento de reforma.

Aunque el ámbito de aplicación se refiera a Madrid ZBE que no es objeto de la presente modificación normativa, el acceso a determinados vehículos queda garantizado, entre otros, con el régimen establecido Acuerdo de 29 de diciembre de 2025, de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, por el que se avoca la competencia para **prorrogar el período de aviso** de las cámaras con lector OCR y los dispositivos foto rojo para el control de “Madrid Zona de Bajas Emisiones (ZBE)”, respecto de los vehículos con clasificación ambiental “A” que no se han beneficiado de los cuatro períodos de aviso previos y se establecen determinadas excepciones en materia de estacionamiento en Madrid ZBE.

El citado acuerdo, tal y como señala expresamente, fundamenta la prórroga del período de aviso en que existen razones sociales que aconsejan su ampliación de su periodo de aviso y que dicha ampliación se realice por la propia Junta de Gobierno, a fin de reforzar la información y sensibilización

Por otra parte, el establecimiento de regímenes especiales de exención redundaría en una imposibilidad real para el establecimiento de un régimen que pretende ser general, en una ciudad que por volumen de población presenta una casuística particularmente amplia, y en la que existen colectivos que pueden enfrentarse a otras dificultades igualmente perentorias.

Dichas restricciones se justifican por razones imperiosas de interés general, orientadas a la protección de la salud humana y del medio ambiente urbano, así como por la necesidad de ordenar un espacio público limitado, especialmente en el centro de la ciudad, donde convergen demandas de uso especialmente intensas y diversas. La **extinción de los plazos transitorios** contemplados en la disposición transitoria tercera de la OMS, modificada por la Ordenanza 10/2021, **justifica la citada revisión** de las restricciones y prohibiciones de acceso previa modificación de la OMS, concretamente su artículo 23 en lo que a la ZBEDEP Distrito Centro se refiere.

La Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, ya incorporó medidas restrictivas para la circulación de determinados vehículos en función de su categoría de clasificación ambiental, al igual que se recogió en las modificaciones introducidas a través de la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, que la modifica. De este modo, desde 2018 se conoce que la ciudad de Madrid pretende adoptar medidas para la reducción de las emisiones debidas al tráfico rodado que permitan cumplir con los objetivos relativos a la calidad del aire urbano y, en particular, con los valores límite de dióxido de nitrógeno que se incumplían en Madrid desde el año 2010.

Las restricciones a la circulación a los vehículos más contaminantes pretenden reducir las emisiones locales del sector transporte para ofrecer a los ciudadanos una calidad del aire urbano que no dañe su salud. De la alegación presentada pretende deducirse que las alternativas para los propietarios de los vehículos que se vean afectados por este tipo de restricciones pasan obligatoriamente por la adquisición de un vehículo eléctrico sin que la ordenanza imponga ninguna obligación a ese respecto. Más aun, la Ordenanza de Movilidad Sostenible valora la movilidad de una manera integral y tiene en consideración las nuevas soluciones de movilidad que aparecen de una manera dinámica en las ciudades modernas.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

**ALEGACIÓN 42 El criterio de clasificación ambiental de distintivos medioambientales de la DGT es injusto e ineficaz, pues no se basa en las mediciones reales de cada vehículo, por lo que solicitamos su sustitución por otro criterio más racional.**

**RESPUESTA:** El sistema de distintivos ambientales de la DGT se fundamenta en:

- **Ley 34/2007, de calidad del aire y protección de la atmósfera**, que habilita a las administraciones públicas a adoptar medidas para reducir la contaminación atmosférica, incluyendo restricciones de tráfico basadas en criterios técnicos.
- **Real Decreto 1052/2022**, que regula las ZBE y establece que los municipios pueden utilizar el etiquetado ambiental como herramienta para aplicar restricciones de acceso y circulación.
- **Real Decreto Legislativo 6/2015**, que permite adoptar restricciones por motivos medioambientales, incluyendo la prohibición total o parcial de acceso a determinadas vías.
- **Ley 7/2021, de cambio climático y transición energética**, que obliga a los municipios de más de 50.000 habitantes a establecer ZBE antes de 2023 y configura medidas para una transición justa.

Además, el sistema de etiquetado está alineado con:

- **Directiva (UE) 2024/2881**, que establece valores límite de calidad del aire y obliga a los Estados miembros a adoptar planes de acción inmediatos en caso de superación.
- **Reglamento (UE) 2019/631**, que regula las emisiones de CO<sub>2</sub> de vehículos nuevos y establece objetivos de reducción progresiva.

Desde el punto de vista técnico y ambiental, representa una herramienta eficaz, homogénea y operativa para aplicar políticas de mejora de la calidad del aire en entornos urbanos como Madrid y en especial para las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE). Aunque no está exento de limitaciones, su uso responde a criterios de eficiencia regulatoria, trazabilidad administrativa y alineación con las normativas europeas y nacionales.

La gestión de las ZBE requiere un sistema ágil y verificable para controlar el acceso de vehículos. El distintivo ambiental de la DGT permite a los sistemas de control automatizado (cámaras, sensores) identificar rápidamente qué vehículos pueden acceder, sin necesidad de realizar mediciones individuales en tiempo real, lo que sería inviable a gran escala.

Además, el etiquetado actúa como un instrumento de política pública para fomentar la transición hacia tecnologías más limpias y a un cambio de movilidad más sostenible. Aunque la renovación anticipada de vehículos plantea retos sociales, también contribuye a reducir las emisiones de forma significativa, especialmente en zonas con alta densidad de tráfico y consecuentemente a mejorar la calidad del aire.

En relación con la afirmación que se realiza de que *“En el proyecto, se menciona que para cumplir con los niveles de NO<sub>2</sub> que establece la directiva 2024/2881 es imprescindible mantener las ZBE como una medida crucial que ha recomendado la UE. En la mencionada directiva que se puede consultar en el enlace adjunto, no se mencionan las ZBE”*, **no es cierta**.

La directiva 2024/2881, incluye en su anexo XV, las zonas de bajas emisiones como una de las medidas destinadas a limitar las emisiones procedentes del transporte mediante la planificación y la gestión del tráfico (incluida la tarificación de la congestión, la adopción de tarifas de aparcamiento diferenciadas y otros incentivos económicos; establecimiento de «zonas de bajas emisiones»).

Además, cabe señalar que la Comisión Europea en su Dictamen motivado, dirigido a España el 15 de febrero de 2017 como parte del procedimiento de infracción iniciado (nº 2015/2053), ya **recomendó el uso de las ZBE para cumplir con los valores límites regulados de NO<sub>2</sub>**.

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

99. La Comisión señala que hay de hecho otras medidas eficaces que hubieran contribuido sustancialmente a respetar los valores límite de emisión de NO<sub>2</sub>. 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 con los estándares de emisión

En relación con lo alegado referente a que, para evaluar el comportamiento ambiental de los vehículos, el Ayuntamiento de Madrid, tenga en cuenta una serie de análisis y estudios que, según se indica en dicha alegación, deberían realizarse en las estaciones de Inspección Técnica de Vehículos, pese a que en la actualidad no están regulados. A este respecto, procede señalar que las actuaciones que se llevan a cabo en el marco de la Inspección Técnica de Vehículos constituyen competencias atribuidas exclusivamente al Estado y a las Comunidades Autónomas, pero en ningún caso de las Entidades Locales.

En conclusión, el sistema de etiquetado ambiental **es una herramienta válida y legalmente respaldada** para aplicar políticas de mejora de la calidad del aire. Su uso para la gestión de las ZBEs está justificado por razones técnicas, operativas y normativas. Por tanto, **no procede su sustitución**. Además, su aplicación está complementada por parte del Ayuntamiento de Madrid con medidas de apoyo social, incentivos a la movilidad sostenible y medidas de transición justa para los colectivos más vulnerables.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

#### Alegación 43. No ejecución del procedimiento 2015/2053

**RESPUESTA:** La alegación sostiene que el procedimiento de infracción 2015/2053 iniciado por la Comisión Europea contra España no llegó a ejecutarse, y que por tanto no puede justificar el mantenimiento de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE). Sin embargo, esta interpretación no refleja adecuadamente el marco jurídico y técnico en el que se inscribe dicho procedimiento. El procedimiento 2015/2053 fue iniciado por la Comisión Europea por el incumplimiento sistemático de los valores límite de NO<sub>x</sub> establecidos en la entonces vigente **Directiva 2008/50/CE**. Aunque el procedimiento no culminó en una sanción formal, **no ha sido cerrado oficialmente**, y sigue vigente como advertencia jurídica y técnica para el Reino de España y consecuentemente para la ciudad de Madrid. A su vez,

- La Comisión Europea emitió un **Dictamen Motivado** en 2017, instando a España a adoptar medidas eficaces para reducir los niveles de NO<sub>2</sub>, especialmente en zonas urbanas como Madrid.
- La jurisprudencia del TJUE establece que los Estados miembros deben actuar con diligencia para corregir los incumplimientos, incluso si el procedimiento no ha finalizado con una sentencia.
- El 22 de diciembre de 2022, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea dictó Sentencia por «Incumplimiento de Estado — Medio ambiente — Directiva 2008/50/CE — Calidad del aire ambiente — Artículo 13, apartado 1 — Anexo XI — Superación sistemática y continuada en determinadas zonas y

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

aglomeraciones de España de los valores límite fijados para el dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>) — Artículo 23, apartado 1 — Anexo XV — Período de superación “lo más breve posible” — Medidas adecuadas»

Por tanto, el procedimiento 2015/2053 sigue siendo una **referencia válida** para justificar la necesidad de mantener medidas estructurales como las ZBE, por las siguientes razones:

- La **Directiva 2024/2881**, en vigor desde 2024, refuerza los valores límite de NO<sub>2</sub> y exige planes de acción inmediatos en caso de superación.
- El **Real Decreto 1052/2022**, que regula las ZBE en España, se inspira en las recomendaciones de la Comisión Europea y en los compromisos derivados del procedimiento 2015/2053.
- La **Ley 7/2021, de cambio climático y transición energética**, obliga a los municipios de más de 50.000 habitantes a establecer ZBE, independientemente del estado del procedimiento europeo, a la vez que configura medidas de transición justa.

Además, aunque los niveles de calidad del aire han mejorado en Madrid desde 2022, esta mejora se ha logrado en gran parte gracias a la implantación de medidas como las ZBE, por lo que la retirada de estas medidas podría revertir los avances logrados, dado que el Inventario de Emisiones del Ayuntamiento de Madrid sigue señalando al tráfico rodado como principal fuente de emisiones de NO<sub>x</sub> en la ciudad de Madrid y para cumplir los valores límite establecidos para el dióxido de nitrógeno en la Directiva 2024/2881 en el municipio de Madrid, se debe reducir del 60% de las emisiones de NO<sub>x</sub> para 2030 respecto a 2023, lo que exige mantener y reforzar las ZBE.

En conclusión, el procedimiento 2015/2053, aunque no ejecutado en forma de sanción, **no ha sido cerrado formalmente** y sigue siendo una **referencia jurídica y técnica válida** para justificar la necesidad de mantener las ZBE. Su vigencia se refuerza con la nueva Directiva europea, la legislación nacional y los compromisos adquiridos por España en materia de calidad del aire. Por tanto, **no procede su desestimación como argumento técnico**, ni la derogación de la Estrategia Madrid 360 sin una alternativa equivalente que garantice el cumplimiento de los valores límite de NO<sub>2</sub>.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**ALEGACIÓN 44 Dentro de los vehículos privados debería considerarse a la motocicleta como vehículo sostenible, sin medidas restrictivas a su circulación dentro de las ZBEDEP y ZBE.**

**RESPUESTA:** Si bien es cierto que las motocicletas, debido a su menor tamaño pueden contribuir en determinadas circunstancias a mejorar la fluidez del tráfico, esta realidad no resulta suficiente para considerarlas, por sí mismas, vehículos sostenibles ni para justificar su exención total de las medidas restrictivas de circulación en las Zonas de Bajas Emisiones. Maxime cuando, según el [Estudio del parque circulante de la Ciudad de Madrid \(Año 2024\)](#), el 7,48 % de los vehículos que circulan por el interior de la M-30 son motocicletas, y únicamente el 0,42 % de ellas corresponde a modelos eléctricos. En consecuencia, las motocicletas deben someterse a las mismas restricciones de circulación en las ZBE que el resto de vehículos, atendiendo a su correspondiente clasificación ambiental.

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

Sobre este particular, debe invocarse el contenido del Proyecto de Modificación Parcial de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección, aprobado definitivamente por acuerdo de la Junta de Gobierno, y de valor esencial para la posterior elaboración del proyecto inicial ahora considerado, que inicialmente recoge únicamente restricciones circulatorias en la ZBEDEP Distrito Centro en horario de 7:00 a 22:00 horas para las motocicletas, ciclomotores y vehículos de tres ruedas con distintivo ambiental B o C.

Estos vehículos podrán circular, salvo que cuenten con autorizaciones específicas según el artículo 22.9 o los apartados 3 d), e) y f). Tampoco se recogen restricciones para las motocicletas que tengan la condición de históricas conforme al Reglamento de Vehículos Históricos, que también podrán circular en las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica con las condiciones recogidas en el citado reglamento. Las que tengan una antigüedad superior a 50 años podrán aparcar en superficie en la ZBEDEP Distrito Centro.

A su vez, el Plan Ayudas Cambia 360 ha previsto 1,45 millones de euros de ayudas para el fomento de la movilidad personal: bicicletas, patinetes y motocicletas.

Ha sido otorgada, por tanto, una consideración especial a la motocicleta en lo que se refiere a su circulación por las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección, que son las que interesan al presente proyecto inicial.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

#### ALEGACIÓN 45 Proponemos utilizar sistemas de inteligencia artificial para controlar la fluidez del tráfico y reducir las emisiones

**RESPUESTA:** La implementación de las ZBE no es una opción de la que se pueda prescindir, es una obligación impuesta por una ley de ámbito estatal en ciudades de más de 50.000 habitantes. En todo caso, estas dos medidas no son mutuamente excluyentes, de hecho, la ciudad de Madrid ya aplica inteligencia artificial en la regulación de la circulación, en concreto, algoritmos adaptativos que utilizan datos en tiempo real, por lo que **procede valorar positivamente lo alegado en este sentido**, sin que sea necesario llevar a cabo ninguna modificación en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

A su vez, la alegación expone una serie de hipotéticos perjuicios de la reducción de la velocidad de los vehículos desde el punto de vista de las emisiones. Llega a afirmar literalmente “Los nuevos límites de velocidad afectarán de forma diferente los vehículos dado que [...]”. No entendemos a qué nuevos límites se refiere puesto que la regulación de las ZBEDEP no ha modificado en ningún aspecto los límites de velocidad. Adicionalmente, la tesis de que la reducción de la velocidad de los vehículos puede ocasionar más emisiones puede ser debatible en el ámbito del tráfico interurbano de vehículos (en el entorno de los 80 a los 120 km/h) pero está refutada en el ámbito urbano, como demuestra la revisión de múltiples investigaciones llevadas a cabo en diferentes ciudades europeas “Review of City-Wide 30km/h Speed Limit Benefits in Europe” de George Yannir y Eva Michelaraki. Sí es correcto afirmar que las paradas y los reinicios de marcha ocasionan más emisiones, pero en este sentido las ZBE no son en ningún modo perjudiciales puesto que lo único que ocasionan es la reducción del número de vehículos y por ende de las paradas que tienen que realizar los que circulan por las zonas restringidas. Por todo lo expuesto **se desestima esta** alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59

Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51

Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

**ALEGACIÓN 46 Debería establecerse en el proyecto la exención total de limitaciones para vehículos de personas con movilidad reducida o un grado de dependencia reconocida igual o superior al 50 %, sin un límite temporal ni de horario.**

**RESPUESTA:** Dado que el Proyecto contempla un escenario que posibilitará que la modificación normativa que se realice facilite 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, garantizando su derecho de circulación y adaptando el sistema municipal tras la expiración de los plazos transitorios establecidos en la Disposición Transitoria 3ª y artículo 24 de la actual OMS, **se considera adecuado lo alegado en este sentido sin que, no obstante, sea preciso modificar el proyecto en tal sentido.** Y en particular, se garantiza que los ciudadanos con necesidades especiales de movilidad que dispongan de TEPMR puedan circular o ser transportados, incluso en vehículos que no cumplan los requisitos medioambientales previstos para el acceso a las ZBEs, bien en Madrid ZBE, bien en las ZBEDEPs Distrito Centro o Plaza Elíptica. Esta exención ya estaba prevista, con carácter general, en la vigente OMS. Por lo que a la parte de la alegación relativa a las personas con discapacidad auditiva y sensorial se refiere, en relación con la accesibilidad auditiva y la información y comunicación en el transporte público, **no es materia que corresponda prever en este proyecto normativo.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**ALEGACIÓN 47. Debería incluirse en el proyecto una exención sin límite temporal ni de horario para el acceso a hospitales, clínicas, centros veterinarios, y consultas de especialidades médicas tanto públicas como privadas, así como para el acceso a centros escolares.**

**RESPUESTA:** Los objetivos perseguidos por la normativa que se modifica están directamente encaminados al interés público, con particular atención al de los colectivos más sensibles o que pudieran sufrir de una manera más grave los efectos de la contaminación ambiental. No es procedente, como sugiere el alegante, la flexibilización solicitada, ya que no es objeto de la presente modificación normativa y, a su vez, es incompatible con el espíritu de la normativa aplicable, pues podría dar lugar incluso a patrones nocivos de regresión medioambiental, contrarios al principio que prohíbe a cualquier Administración Pública disminuir o hacer menos efectivos los logros ya alcanzados en materia de protección medioambiental, cuando ello no responda a una necesidad absolutamente justificada, situación que de acuerdo con lo argumentado no se puede entender que concurra en el presente supuesto. A su vez, el acceso a determinados centros relacionados en la alegación de referencia queda garantizado con el régimen establecido en el art. 23 de la OMS en relación con la ZBEDEP, siempre y cuando se cumplan las condiciones establecidas. Por otra parte, el establecimiento de regímenes especiales de exención redundaría en una imposibilidad real para el establecimiento de un régimen que pretenda ser general, en una ciudad que por volumen de población presenta una casuística particularmente amplia, y en la que existen colectivos que pueden enfrentarse a otras dificultades igualmente perentorias.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**ALEGACIÓN 48 No se incluyen ni aplican los contenidos de la Ley de cambio climático y transición energética referentes a una transición justa.**

**RESPUESTA:** La Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, ya incorporó determinadas medidas restrictivas para la circulación de ciertos vehículos en función de su categoría de clasificación ambiental, al igual que se recogió en las modificaciones introducidas a través de la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, que la modifica. De este modo, desde 2018 se conoce que la ciudad de Madrid pretende adoptar medidas para la reducción de las

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

emisiones debidas al tráfico rodado que permitan cumplir con los objetivos relativos a la calidad del aire urbano, señalándose en su artículo 197 que “A los efectos de esta Ordenanza el comportamiento ambiental de los vehículos vendrá determinado por el distintivo ambiental emitido por la Dirección General de Tráfico”.

El Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360 (febrero 2022) da continuidad a la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, estableciendo un calendario paulatino que permita adaptarse a los usuarios, señalando que la obligada necesidad de reducir las emisiones se limitará el espacio de la circulación a los vehículos más contaminantes, aquellos que no cuentan con distintivo ambiental de la Dirección General de Tráfico (los propulsados con combustible diésel y están matriculados antes del año 2006 y los gasolina previos al año 2000).

Por otra parte, las Líneas de ayudas Cambia 360 para el fomento de la movilidad sostenible y la eficiencia energética nacen con el objetivo de impulsar la renovación del parque circulante y facilitar a los propietarios de vehículos sin etiqueta la adquisición de vehículos menos contaminantes. Las subvenciones «Cambia 360» han pretendido incentivar el reemplazo de los vehículos con categoría de clasificación ambiental «A» de aquellos ciudadanos que quieran optar por reemplazarlos por otro vehículo privado. Estas ayudas se han articulado de manera complementaria a las líneas de subvenciones para la renovación de vehículos de uso particular que ofrece la Comunidad de Madrid, en ejecución del Plan MOVES estatal y el plan propio regional. En las convocatorias de subvenciones «Cambia 360» de las anualidades de 2022 y 2023, dotadas ambas con 14 millones de euros, hubo fondos suficientes para estimar todas las solicitudes presentadas. La anualidad de 2024, también se dotó de 14 millones de euros.

En relación con la percepción sobre la transición climática, según un Informe del Observatorio de Transición Justa, el 57% de la población de la Comunidad de Madrid tiene una visión positiva respecto al impacto de la transición ecológica en su entorno. Los habitantes de Madrid muestran una mayor disposición que la media estatal para adoptar medidas que favorezcan la lucha contra el cambio climático, como la instalación de paneles fotovoltaicos en sus viviendas (92% frente a 89%) o la adquisición de un vehículo híbrido o eléctrico (78% frente a 69%).

Finalmente, no hay que olvidar que una estrategia de fomento de movilidad sostenible en el ámbito urbano diseñada bajo los parámetros de medidas de transición justa debe promocionar por encima del transporte en vehículo privado, un cambio modal que priorice medios de transporte sostenibles y universales empezando por la movilidad peatonal y el transporte público, y continuando con otros medios de movilidad personal como la bicicleta.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

#### ALEGACIÓN 49 Falta de actualización del Plan de Movilidad – PMUS

**RESPUESTA:** En relación con la solicitud de tramitación de la **actualización del Plan de Movilidad Sostenible**, o, que subsidiariamente, se incorporen al texto de la ordenanza las alegaciones formuladas, cabe señalar que no es objeto del presente procedimiento. La validez y aplicabilidad de la modificación de las ordenanzas municipales reguladoras de las ZBEs, viene determinada por la aprobación con carácter previo del proyecto de ZBE. La tramitación del proyecto se encuentra regulado en arts. 10.1 y ss. del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las ZBEs, con el **contenido mínimo** establecido en el Anexo I.A. La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid en sesión celebrada el 23 de octubre de 2025, acordó aprobar definitivamente el citado proyecto.

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



Posteriormente, el citado órgano municipal, con fecha de 11 de diciembre de 2025, acordó aprobar inicialmente el proyecto inicial de modificación de la OMS en relación con el cual se han presentado las alegaciones que se resuelven y que hace referencia a la modificación puntual de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, así como a la ampliación del SER. Por tanto, la actual modificación de la OMS no afecta a una posible modificación del instrumento de planificación invocado: Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

La propuesta de establecer únicamente **restricciones puntuales** en caso de episodios de alta contaminación, en lugar de medidas permanentes, no resulta eficaz ni compatible con el marco normativo vigente, por las siguientes razones:

- **Insuficiencia de las restricciones puntuales.** La experiencia acumulada y diversos estudios científicos han demostrado que las restricciones puntuales, activadas únicamente durante episodios críticos, no son suficientes para garantizar una mejora sostenida de la calidad del aire. Estos episodios suelen coincidir con condiciones meteorológicas adversas (como inversiones térmicas), que dificultan la dispersión de contaminantes, lo que exige medidas estructurales previas y no reactivas.

- **Incremento del riesgo sanitario** La ausencia de restricciones permanentes favorece la acumulación de contaminantes en el aire, lo que incrementa la frecuencia y duración de los episodios de alta contaminación. Esto obliga a activar medidas de emergencia de forma más continua, generando una mayor exposición de la población a niveles nocivos de NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> y otros contaminantes. Esta situación es especialmente grave para grupos vulnerables como niños, personas mayores y pacientes con enfermedades respiratorias.

- **Marco normativo aplicable:** El artículo 13 de la Directiva europea 2008/50/CE establece una obligación directa y objetiva en virtud de la cual los Estados miembros de la UE están obligados a asegurar que, en todas sus zonas y aglomeraciones, los niveles de dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>) no superan los valores límite establecidos en el anexo XI de la citada Directiva. Entre las medidas normativas destinadas a mejorar la calidad del aire y, por ende, la salud de los ciudadanos y la calidad de vida urbana, destacan las zonas de bajas emisiones, cuya regulación constituye una obligación legal en todos los municipios españoles de más de 50.000 habitantes, de conformidad con el artículo 14.3.a) de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética. La implantación de las ZBEs se ha mostrado como una medida efectiva para mejorar la calidad del aire en las ciudades, garantizando el cumplimiento de las disposiciones comunitarias en la materia. Esto se ha evidenciado en la ciudad de Madrid, que durante los últimos tres años ha logrado cumplir con los valores límite de contaminantes del aire establecidos. Tal y como se señala en el Proyecto aprobado inicialmente, la ZBEDEP Distrito Centro encuentra su justificación en los problemas de contaminación ambiental, acústica y la elevadísima demanda de uso del espacio público en la zona centro de la ciudad, La ZBEDEP Plaza Elíptica destinada salvaguardar la protección de la 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, Un agravamiento de los registros de NO<sub>2</sub> en el Distrito Centro y en el entorno de la Plaza de Elíptica podría suponer un nuevo incumplimiento de la normativa comunitaria y nacional de calidad del aire.

- **La medida solicitada es incompatible con el espíritu de la normativa aplicable**, ya que, podría dar lugar incluso a patrones nocivos de regresión medioambiental, contrarios al principio que prohíbe a cualquier Administración Pública disminuir o hacer menos efectivos los logros ya alcanzados en materia de protección medioambiental, cuando ello no responda a una necesidad absolutamente justificada, situación que de acuerdo con lo argumentado no se puede entender que concorra en el presente supuesto. En el mismo sentido, debe recordarse que las medidas que el Ayuntamiento adopte no pueden consistir, ni en su totalidad ni parcialmente en una contravención del principio de no regresión ambiental, que proscribiera la reversión de medidas ya instauradas y que hayan tenido unos efectos positivos en materia de protección medioambiental, cuando no existen razones justificadas que así lo aconsejen. Permitir el ingreso de vehículos que ya no quedan autorizados en el régimen reglamentario actual constituiría un supuesto que podría incurrir claramente en tal actuación.

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**ALEGACIÓN 50 Toda propuesta o estudio para la creación de zonas de bajas emisiones debe ser revisada para tener en cuenta las sentencias judiciales al respecto que crean precedentes:**

**RESPUESTA:** En el escrito de alegaciones se mencionan una serie de pronunciamientos judiciales que considera favorables a su interpretación de la coyuntura a la que se refiere. En este sentido, se recuerda al efecto que la aplicación de la jurisprudencia exige una repetición de pronunciamientos sobre supuestos esencialmente iguales o asimilables. En este sentido, la parte actora invoca pronunciamientos que tienen por objeto la potestad normativa de los respectivos Ayuntamientos afectados, y no se considera pertinente su consideración en esta fase.

En relación con los procedimientos que específicamente afectan al Ayuntamiento de Madrid, se efectúa remisión a la respuesta proporcionada respecto a la **alegación nº 3**, por su correspondencia sustancial con la presente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**ALEGACIÓN 51 En los textos aportados no hay menciones detalladas cuantificadas del impacto de otras actividades ni se aportan iniciativas para intervenir en las mismas y reducirlas, y todas las prohibiciones y restricciones se centran en el ciudadano de a pie.**

**RESPUESTA.** El objeto del proyecto inicial es la modificación parcial de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP), recogidas en los artículos 23 y 24 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, así como la ampliación del Servicio de Estacionamiento Regulado. La finalidad principal de esta modificación es **reforzar una movilidad más sostenible (transporte público, bicicleta y movilidad peatonal), que permita** la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes, **para 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, en línea de los compromisos asumidos por la ciudad de Madrid.** Por tanto, no se contemplan medidas sobre otros sectores emisores como el residencial, comercial e institucional (SNAP O2), la industria (SNAP O3 y O4) o el tratamiento de residuos (SNAP O9), dado que no es competencia de este proyecto ni su marco normativo adecuado. Las actuaciones sobre dichos sectores deberán abordarse en los correspondientes planes de mejora de la calidad del aire, conforme al artículo 19 de la Directiva (UE) 2024/2881. En consecuencia, la modificación propuesta se ajusta al ámbito competencial y normativo vigente, y responde a los compromisos adquiridos por la ciudad de Madrid en materia de calidad del aire, sin que ello implique la omisión de otros sectores, sino su tratamiento en instrumentos específicos y diferenciados.

En la alegación se indica que “el Ayuntamiento no debe centrarse solo en estudiar las emisiones procedentes del tráfico rodado, y no es justo señalar solo los vehículos de motor como la principal fuente de emisiones de gases contaminantes.”

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



En relación con dicha afirmación cabe indicar que si el Ayuntamiento de Madrid se centra en reducir las emisiones de tráfico rodado es porque los datos del Inventario de emisiones contaminantes a la atmósfera de Madrid del año 2022 muestran que la principal fuente de emisión de NOx es el transporte rodado y, en particular, el vehículo privado con motor de combustión, con un 39,25%.

Dado que no todos los sectores identificados en el inventario son competencia directa del Ayuntamiento de Madrid para adoptar medidas efectivas de reducción de emisiones, como es el caso del sector *Otros Medios de Transporte* (SNAP 08) —el segundo más emisor de NOx contribuyendo con un 31,8%— que es competencia de la Administración General del Estado, ya que incluye la actividad de los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Cuatro Vientos, así como del ferrocarril.

Por tanto, **el Ayuntamiento de Madrid solo puede adoptar medidas efectivas para reducir las emisiones de NOx sobre los siguientes sectores:**

- Residencial, comercial e institucional (SNAP 02).
- Industria (SNAP 03 y 04).
- Transporte rodado (SNAP 07).
- Tratamiento de residuos (SNAP 09).

Siendo los sectores de Residencial, comercial e institucional (RCI) y Transporte rodado donde el Ayuntamiento de Madrid, dispone de un mayor margen de actuación y capacidad real para reducir emisiones de NOx, dada la relevancia de sus contribuciones dentro del conjunto de fuentes emisoras.

Ahora bien, **no corresponde a una ordenanza de movilidad establecer medidas específicas que afecten a otros sectores como el RCI para el cumplimiento de los valores límite y objetivo de calidad del aire establecidos en la Directiva (UE) 2024/2881**, dichas medidas deberán abordarse en el marco de las correspondientes hojas de ruta y planes de mejora de la calidad del aire, conforme al artículo 19 de dicha Directiva.

Así, el Ayuntamiento de Madrid, a través de la [Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360](#), desarrolla actuaciones complementarias, que incluyen la renovación de instalaciones térmicas, la mejora de la eficiencia energética en edificios, la promoción de energías renovables y la gestión sostenible de residuos. Estas medidas contribuyen directamente a la mejora de la calidad del aire, aunque como se ha dicho con anterioridad, no forman parte del objeto específico de la presente modificación de la Ordenanza.

En conclusión, desde el punto de vista de calidad del aire, la modificación parcial de la Ordenanza se centra adecuadamente en la principal fuente de emisiones urbanas: el tráfico rodado y es coherentes con la normativa vigente, los compromisos asumidos por el Ayuntamiento de Madrid y los principios de eficacia y proporcionalidad en la gestión ambiental. El resto de medidas destinadas a otros sectores como el RCI, tal como se ha dicho con anterioridad, se incluirán en las correspondientes hojas de ruta y planes de mejora de la calidad del aire, no correspondiendo con el objeto ni el alcance del presente proyecto de OMS.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**ALEGACIÓN 52 En los documentos presentados, no se menciona ni una sola vez la situación económica de inflación y crisis y las consecuencias de la guerra en Ucrania y las repercusiones que están teniendo para la economía y la sociedad españolas.**

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



**RESPUESTA:** El proyecto inicial sobre el que se efectúan las presentes alegaciones ha incorporado en su expediente preparatorio los correspondientes estudios en los que se analizan los impactos económicos y sobre la competencia y el mercado respectivamente.

Como ya se señaló en el previamente tramitado Proyecto de Delimitación Parcial de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección, si bien los análisis de impacto conllevan la formulación de hipótesis, proyecciones y estimaciones sujetas a un grado significativo de incertidumbre, la continuidad material de estas zonas durante un periodo prolongado permite obtener resultados empíricos sólidos que son a los que se hace referencia en los apartados mencionados del proyecto.

Este razonamiento puede ser perfectamente extrapolado, por las mismas razones, a la ampliación del Servicio de Estacionamiento Regulado, y se trata de una circunstancia que facilita una evaluación más precisa de los efectos económicos y sociales derivados de su implantación, así como la utilización de estos datos para proyectar de forma más fiable su impacto futuro, sin necesidad de recurrir a todas las posibles evoluciones que puedan observarse en el entorno nacional e internacional, también las que se refieran a las graves crisis que la alegante pone de manifiesto.

Por otra parte, y sin perjuicio de lo anterior responden muchas veces a realidades de hecho distintas a las que constituyen el antecedente de las decisiones municipales, sin que supongan una inmediata afectación de las mismas.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

#### **ALEGACIÓN 53 Se están mencionando referencias legislativas que no contemplan la creación de Zonas de Bajas Emisiones, así como realizando una interpretación abusiva de preceptos legales**

**RESPUESTA:** Las referencias legales incorporadas en el Proyecto inicial conforman el marco normativo que da soporte al objeto material de la modificación normativa en trámite. En particular, se invoca la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados b), g) y j), del artículo 25.2, el artículo 26.1.d) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local (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, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados 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, 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.

El instrumento también hace referencia a la necesidad de adaptación al Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, que tuvo su aparición con carácter posterior a ser dictada la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, y que establece los criterios para el establecimiento de las zonas de bajas emisiones.

En este sentido las menciones al Texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, y el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba 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, deben ser interpretadas en un marco conjunto con el resto de los preceptos, y no es procedente citarlas como fundamento único del Proyecto inicial considerado.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

**ALEGACIÓN 54** Solicitamos que se asegure que el texto de la ordenanza cumple el principio de no discriminación, el de legalidad, el de jerarquía normativa, una evaluación real del de seguridad jurídica, el principio de igualdad ente los españoles, el de no retroactividad de las normas y el principio de libertad económica.

En primer lugar, el artículo 129.1 de la Ley 39/2025, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (en adelante LPAC), establece que las Administraciones Públicas deben actuar conforme a los siguientes principios de buena regulación: **necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia**, justificando su observancia en el preámbulo o memoria del proyecto normativo.

El **principio de necesidad** queda justificado en el apartado (65) 1 del Preámbulo.

A su vez, según el apartado (66) 2 del Preámbulo, de acuerdo con el **principio de eficacia**, del artículo 129.2 de la LPAC, esta ordenanza contiene la regulación imprescindible para alcanzar los objetivos propuestos, la regulación indispensable para garantizar el derecho fundamental a la vida y el 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 mejora de la calidad del aire y la protección del medio ambiente urbano, garantizando la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, constituyendo el instrumento más adecuado para garantizar la consecución de los citados objetivos.

De acuerdo con lo establecido en el apartado 67) 3 del preámbulo del Proyecto inicial, la ordenanza da cumplimiento al **principio de seguridad jurídica**, en los términos exigidos por el artículo 129 apartados 1 y 4 de la LPAC. 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 estable que garantiza la protección de la salud humana y la mejora de la calidad del aire de acuerdo. Con la reforma propuesta se completa y perfecciona la regulación de la OMS, generando un marco normativo preciso, claro, cierto, predecible y estable, pero dotado a la vez de la imprescindible flexibilidad para ofrecer en su aplicación una solución adecuada a los desafíos presentes y futuros de la movilidad urbana sostenible. Sobre el particular, y como indica el propio preámbulo del Proyecto inicial, la regulación de las ZBEDEPs 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.

La regulación de las ZBEs de la ciudad de Madrid, incluyendo las ZBEDEPs Distrito Centro y Plaza Elíptica, se basa en 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 y la Agencia Europea de Medio Ambiente) y nacionales, aprovechando la opinión de expertos independientes y analizando las experiencias y mejores prácticas comunitarias e internacionales.

Responde igualmente 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.

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

Asimismo, el proyecto normativo satisface el principio de proporcionalidad, al introducir en la OMS la 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, permitiendo la prestación de servicios, de forma perfectamente compatible con el desarrollo de la actividad económica.

Debe indicarse igualmente que la Memoria de Análisis de Impacto Normativo detalla las razones imperiosas de interés general que justifican la modificación de las ZBEDEPs Distrito Centro y Plaza Elíptica, como ordenaciones permanentes de tráfico, sus fundamentos jurídicos y el análisis de cumplimiento de los principios de legalidad, necesidad, racionalidad, proporcionalidad y de igualdad y no discriminación.

Además, debe oponerse que las alegaciones presentadas no concretan las supuestas vulneraciones que afirman advertir, ya que no identifican incumplimientos específicos de los principios invocados. En su lugar, se limitan a realizar una exposición carente de elementos argumentativos que permitan su validación o refutación técnica.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**ALEGACIÓN 55 Las propuestas de Zona de Bajas Emisiones que se contempla y el proceso de implementación de la ZBE conllevan unas medidas que podrían suponer una vulneración de los derechos y libertades fundamentales recogidas en el ordenamiento jurídico de la UE, la Constitución Española, el Estatuto de Autonomía, y los tratados internacionales firmados por España, teniendo en cuenta además el porcentaje de población afectada, lo cual debería tener en cuenta el Ayuntamiento de Madrid:**

**RESPUESTA:** La Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 4.ª) núm. 530/2024, de 3 de abril de 2024 (R. Casación: 4393/2023), aunque se refiere a medidas sanitarias, sienta doctrina aplicable a restricciones como las de las ZBEDEP. La doctrina referida indica que “la libertad de circulación que consagra el artículo 19 de la Constitución se ve afectada por la adopción de medidas que limiten derechos fundamentales, cuando se constate una infracción del ordenamiento jurídico por razón de la falta de competencia del órgano autor de la actividad administrativa impugnada”, infracción que no ha sido constatada en el presente caso.

A su vez, la sentencia de 17 de septiembre de 2024, de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del TSJ de Madrid, por la que se anulan diversos preceptos de la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018 del Ayuntamiento de Madrid, no pone en cuestión la potestad de la administración municipal para adoptar las medidas que entienda necesarias para proteger la salud y el medio ambiente, en desarrollo de la normativa europea y nacional; ni tampoco cuestiona la necesidad de adoptar medidas de control de la contaminación atmosférica necesarias para garantizar, a la mayor brevedad, el cumplimiento de los valores límite de contaminación fijados por la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008., pero sí que establece la exigencia de respetar el principio de proporcionalidad en materia ambiental, es decir, de “...ponderar en cada caso si las medidas restrictivas son necesarias y proporcionales”, ponderación que contiene la jurisprudencia del Tribunal Constitucional, como recuerda la sentencia 148/2021, de 14 de julio ( ECLI:ES:TC:2021:148 ), con abundante cita, que “**el principio constitucional de proporcionalidad**, y su proyección en el ámbito de derechos fundamentales, existe una muy reiterada doctrina constitucional. Basta ahora recordar que

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

el examen jurisdiccional de dicho principio se articula en tres pasos sucesivos. Habrá de apreciar, en primer lugar, si la medida enjuiciada aparece como idónea para la consecución de la finalidad legítima que pretende; si resulta, además, necesaria, por no existir otra menos incisiva en el derecho fundamental y de eficacia pareja; y si, superados estos dos escrutinios, la afectación del derecho se muestra, en fin, como razonable, por derivarse de ella más beneficios para el interés general que perjuicios sobre el derecho en cada caso comprometido..." (...) es contrario a la lógica adoptar medidas con una afectación intensa de unos valores, quizás de menor entidad, si esas medidas no comportan una real y efectiva protección de valores dignos de mayor protección".

A la visita del contenido del Proyecto inicial expuesto, se puede concluir que contiene la información necesaria y fidedigna para poder preponderar los derechos afectados con las medidas adoptadas. En este sentido, el Proyecto inicial- incluye información, entre otros aspectos, sobre el origen de la contaminación, las principales fuentes de emisión responsables de la contaminación, de los gases de efecto invernadero, caracterización del tráfico rodado. estudios del parque circulante y emisiones asociadas, etc. a los efectos de ponderar la necesidad y proporcionalidad de las medidas.

A su vez, no se determina qué punto o puntos concretos del Proyecto comprometen o ponen en riesgo los derechos y libertades enumerados. Esta Administración municipal fundamenta su actuación en el acervo jurídico español y comunitario, y vigila de manera exhaustiva la adecuación de sus actos a derecho, considerando además esencial lo indicado por el alegante en su reflexión, y sin que pueda entenderse en qué modo el presente instrumento puede incurrir en un compromiso de la interpretación que pueda realizarse, de manera rigurosa, sobre todos los aspectos mencionados.

Finalmente, cabe reiterar que el Proyecto inicial en lo referente a las ZBEDEP respeta el contenido mínimo establecido en el **Anexo I.A del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre**, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones (ZBE), y que este real decreto se ha elaborado al amparo de lo previsto en el artículo 149.1.21.º y 23.º de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor; y de legislación básica sobre protección del medio ambiente, por lo que no cabe considerar vulneración alguna del reparto competencial establecido en la normativa vigente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**ALEGACIÓN 56 Solicita se elimine las excepciones para todos los vehículos municipales o de contratistas o subcontratistas, ya que el ayuntamiento y los poderes públicos son los primeros que deben dar ejemplo y no quedar exentos de cumplir la normativa, y el contar con cualquier tipo de privilegio o prerrogativa frente a los ciudadanos supone una discriminación arbitraria y un uso de privilegios que invalida moral y éticamente cualquier restricción al ciudadano de a pie, e introduce una desigualdad que no aparece debidamente justificada a tenor de la extensión a los demás sujetos privados.**

**RESPUESTA:** Sobre este particular, debe indicarse que cualquier excepción que se plantee respecto a los vehículos de la Administración municipal o de sus contratistas no tiene por objeto el establecimiento de regímenes de privilegio para la Administración pública. Al contrario, tales medidas se encaminan al interés ciudadano, manifestado en este caso en el mantenimiento y eficacia de los servicios municipales afectos a aquel, y al hecho de que puedan existir dificultades de naturaleza técnica o presupuestaria vinculadas a la actualización de los medios disponibles que pudieran arriesgar la prestación de estos servicios.

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

No obstante, este proceso de actualización y adecuación de los vehículos afectos a los servicios municipales ya está en marcha desde hace tiempo. La OMS actual ya obliga a adaptar los pliegos en los procesos contractuales del Ayuntamiento a la normativa de protección medioambiental, y las excepciones actualmente contempladas son ya escasas y se limitan a supuestos de imposibilidad material de contar con determinados tipos de vehículos en las clasificaciones ambientales permitidas, o a los casos en los que los procesos contractuales de los que derive la prestación de los servicios se hubieran iniciado antes de la adopción de la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre. La normativa vigente permite, a su vez, aplicar estas excepciones a los vehículos de empresas y organizaciones privadas siempre que se cumplan los condicionantes establecidos en la OMS.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**ALEGACIÓN 57 En la tramitación de la norma no se plantea ningún tipo de alternativa o medida de contenido menos restrictivo a la decisión de prohibir la circulación a los vehículos que no cumplan los requisitos, desoyendo nuevamente las sentencias del TSJM. ZBE/ZBEDEP**

**RESPUESTA:** El acceso de determinados vehículos sin distintivo ambiental – los declarados históricos y los destinados al traslado de personas con movilidad reducida– queda garantizado por lo establecido en el art. 23 de la OMS en relación con la **ZBEDEP**, siempre y cuando se cumplan las condiciones establecidas. A su vez, **las ZBEDEP no restringen la opción que tienen los propietarios de los vehículos de acceder a una diferente categoría de clasificación ambiental a través de la reforma del vehículo.** Tal y como se menciona en la propia alegación, existe un procedimiento reglado, recogido en el Real Decreto 866/2010, de 2 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos, para que un vehículo pueda ser modificado con respecto a las condiciones presentadas por su fabricante para obtener la homologación de tipo y para que, en su caso, acceda a la categoría de clasificación ambiental que corresponda. En caso de que así sea, el acceso a las ZBEDEP no distingue entre los vehículos que hayan accedido a una determinada categoría de clasificación ambiental de manera directa, por la homologación del fabricante, o en un momento posterior, a través del procedimiento de reforma. Pero en cualquier caso, se considera que **el sistema de etiquetado ambiental, es una herramienta válida y legalmente respaldada** para aplicar políticas de mejora de la calidad del aire, con independencia de los procesos de homologación que los vehículos tengan para su obtención. Para responder a la supuesta reducción de emisiones que conllevaría la utilización de **combustibles sintéticos** (de origen renovable) hay que señalar que las emisiones locales producidas por cualquier combustible, ya sea sintético o combustible de origen fósil, depende de la tecnología del motor en que se produzca la combustión, además de otros factores (tipo de recorrido, forma de conducción, condiciones exteriores). Las ZBEDEP son herramientas destinadas a la reducción de emisiones a la atmósfera a escala local y estas emisiones, bien sean de gases de efecto invernadero o de contaminantes locales que influyen en la calidad del aire urbano, no dependen del origen del combustible sino de la tecnología y sistemas de reducción de emisiones con que cuenta el vehículo.

**No obstante, aunque el ámbito de aplicación se refiera a Madrid ZBE que no es objeto de la presente modificación normativa, el acceso a determinados vehículos queda garantizado, entre otros,** con el régimen establecido por el Acuerdo de 29 de diciembre de 2025, de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, por el que se avoca la competencia para **prorrogar el período de aviso** de las cámaras con lector OCR y los dispositivos foto rojo para el control de “Madrid Zona de Bajas Emisiones (ZBE)”, respecto de los vehículos con clasificación ambiental “A” que no se han beneficiado de los cuatro períodos de aviso previos y se establecen determinadas excepciones en materia de estacionamiento en Madrid ZBE.

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



El citado acuerdo, tal y como señala expresamente, fundamenta la prórroga del período de aviso en que existen razones sociales que aconsejan su ampliación de su periodo de aviso y que dicha ampliación se realice por la propia Junta de Gobierno, a fin de reforzar la información y sensibilización ciudadana, evitando impactos desproporcionados sobre colectivos que, por razones económicas o sociales, aún no han podido adaptarse a los requisitos medioambientales previstos para los vehículos en la OMS. Procede, además, con el objetivo de garantizar una transición ordenada y proporcional

Conforme a lo anterior, a su vez, por Acuerdo de 26 de diciembre de 2024 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, **se exceptuó la prohibición de estacionamiento** prevista en el artículo 49.7 OMS, respecto de los vehículos que, de conformidad con la disposición transitoria 4ª de la OMS, estaban exceptuados de **la prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A"** según su potencial contaminante **en las plazas del Área de Estacionamiento Regulado**, conforme al artículo 49.7 OMS, hasta el 31 de diciembre de 2024, estos son, los vehículos de residentes en el barrio en que hubieran obtenido u obtengan autorización de estacionamiento del Servicio de Estacionamiento Regulado y que cumplan las condiciones de la disposición transitoria 1ª. 2 apartados a) y d) OMS para poder circular en el ámbito territorial de Madrid ZBE hasta las 23:59:59 horas del día 31 de diciembre de 2024.

Según el dispositivo segundo de dicho acuerdo, los efectos de esta excepción se iniciaron a partir del día 1 de enero de 2025 y se extienden hasta la finalización del período de aviso establecido en la Resolución de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, de 23 de diciembre de 2024, por lo que su eficacia queda ampliada con la prórroga establecida por el Acuerdo de la Junta de Gobierno de 29/12/2025

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

#### ALEGACIÓN 58 Modificación del régimen sancionador y la cuantía de las multas.

**RESPUESTA:** En relación con la modificación del régimen sancionador y la cuantía de las multas solicitada, cabe señalar en primer lugar que no es objeto de la presente modificación normativa y que en ningún caso podría serlo. Ello es debido a que, en virtud de los **principios de legalidad y tipicidad** de las infracciones y sanciones recogido en los arts. 25 de la CE, 25 y 27 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, del Régimen Jurídico del Sector Público, únicamente constituyen infracciones administrativas las vulneraciones del ordenamiento jurídico previstas como tales infracciones en una ley. A su vez, sólo podrán imponerse las sanciones que, en todo caso, estén delimitadas por la ley.

Por tanto, delimitadas las infracciones y sanciones en materia de tráfico en el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, corresponde al legislador estatal (Cortes Generales) la modificación del régimen sancionador, siendo esta una competencia ajena a esta administración municipal.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

**ALEGACIÓN 59 Solicitamos que se incluya en el texto:**

- Prohibición de recargas de vehículos eléctricos en la vía pública fuera de las estaciones de recarga legales habilitadas y homologadas para ello.
- Prohibición de recargas de vehículos eléctricos mediante generadores a combustible fósil con salida de emisiones a la vía pública.
- Utilización en las estaciones de recarga de vehículos eléctricos
- Obligación para los vehículos ECO de circular en modo eléctrico dentro de la ZBE

**RESPUESTA:** Las ZBEDEP son herramientas destinadas a la reducción de emisiones a la atmósfera a escala local mediante criterios de acceso y no abordan las directrices y normativa de la recarga de vehículos eléctricos, si bien estas zonas contribuyen al impulso de la electromovilidad de forma significativa. La recarga de vehículos eléctricos en la vía pública, como parte del dominio público, es un uso privativo que estaría sujeto a los requisitos establecidos en la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas. Por tanto, sería redundante recoger una prohibición del uso del dominio público sin autorización o concesión en esta ordenanza, para este fin concreto, cuando ya se encuentra regulada de manera general por lo anteriormente indicado.

En las estaciones de recarga de baterías de acceso público en las que hay intervención municipal, por haberse promovido su ejecución a través de convocatorias de concesiones demaniales, se ha establecido como requisito el origen renovable de la energía eléctrica suministrada a través de garantías de origen. El Ayuntamiento de Madrid no tiene competencia para imponer ese requisito a los agentes privados que ejerzan la actividad en otras instalaciones. Aunque se comparte el interés que tendría adaptar la categoría de clasificación ambiental de los vehículos híbridos en función del modo de accionamiento (eléctrico o térmico) de sus propulsores en cada momento, no se dispone en el momento actual de ningún dispositivo de verificación inmediata o registro en los vehículos que permitiera implementar la medida en la práctica.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**ALEGACIÓN 60 Solicitamos que en esta consulta y otras futuras sobre las zonas de bajas emisiones se promueva la participación real y efectiva pública en la toma de decisiones**

**RESPUESTA:** El Proyecto inicial aprobado inicialmente y sobre el que se efectúa la alegación, cumple lo establecido en el artículo 48.3 a) de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid, que establece la obligación de someter a información pública **durante un plazo no inferior a treinta días naturales**, los proyectos de ordenanzas municipales aprobados inicialmente.

Se desestima la alegación, porque el trámite de información pública se ha ajustado al plazo mínimo legalmente establecido en el artículo 48 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM), que es la norma legal que, con carácter especial, regula el procedimiento de elaboración y aprobación de ordenanzas en el Ayuntamiento de Madrid que son normas reglamentarias cuya aprobación compete al Pleno del Ayuntamiento de Madrid, tal y como se hizo constar en el Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, de 11 de diciembre de 2025, por el que

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

se acuerda aprobar el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 y la "apertura de un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales" (BOCM nº 298 de 15 de diciembre de 2025, página 199).

Consecuentemente, la Resolución referenciada fue publicada en los Boletines Oficiales de la Comunidad de Madrid y del Ayuntamiento de Madrid de 15 de diciembre de 2025, el plazo de presentación de alegaciones debía extenderse desde el día siguiente a tal publicación, 16 de diciembre de 2025 (día primero) y el 14 de enero de 2026 (día trigésimo), ambos inclusive.

Además, cabe señalar que se han respetado plenamente las previsiones de la Ley 27/2006, de 18 de julio, que garantiza los derechos de acceso a la información, participación pública y acceso a la justicia en materia de medio ambiente.

. A su vez, con carácter previo ha tenido lugar un periodo anterior de información pública del Proyecto de modificación parcial de las ZBEDEP de la Ciudad de Madrid en cumplimiento del **artículo 11 del Real Decreto 1052/2022**, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, cuyo tenor literal estable que:

*. Las entidades locales deberán someter el proyecto de ZBE a información pública, durante **un plazo no inferior a treinta días**, previo anuncio su página web institucional, y a través de los medios que estime oportunos, en los términos previstos por 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.*

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid en sesión celebrada el 31 de julio de 2025 aprobó inicialmente el citado Proyecto de modificación parcial de las ZBEDEP, así como la apertura de un período de información pública durante un plazo de treinta días.

El citado anuncio fue publicado en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid de 4 de agosto de 2025, habiendo finalizado el plazo de información pública el 16 de septiembre de 2025. Examinadas las alegaciones presentadas, se elaboró la memoria que recogía los fundamentos y su valoración a los efectos de aprobación de la resolución de las citadas alegaciones. La citada memoria, junto con el resto de la documentación, sirvió de base para la aprobación definitiva del citado Proyecto de modificación parcial de las ZBEDEP en la que se tuvieron en cuenta las aportaciones realizadas por los alegantes. A su vez, toda esta documentación y trámites integran el expediente del procedimiento de modificación de la OMS y se encuentran a disposición de los ciudadanos en la página web municipal.

No existe tampoco conculcación del Reglamento Orgánico de Participación ciudadana. Por lo demás, la propia posibilidad de presentar alegaciones en este proceso, y de que sean valoradas debidamente a todos los efectos legales, evidencian que se ha promovido **la participación real y efectiva pública en la toma de decisiones**.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



**ALEGACIÓN 61** En cuanto al objeto y finalidad, así como de futuras modificaciones de la ordenanza, consideramos que debería incluirse también que es preciso elaborar, establecer y fomentar planes que incluyan la implantación del teletrabajo en empresas con capacidad operativa para llevarlo a cabo, sin que afecte o reduzca su nivel de producción y operatividad.

**RESPUESTA:** Debe indicarse que el marco normativo estatal ya ofrece los instrumentos adecuados para articular medidas de teletrabajo en el contexto de la movilidad sostenible, al incluir modelos organizativos que mejoran la movilidad laboral incluyendo, cuando resulte operativamente viable, la implantación del teletrabajo. El **artículo 26 de la Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible**, prevé la obligación de que de empresas y entidades del sector público estatal dispongan de Planes de Movilidad Sostenible al Trabajo, para aquellos centros de trabajo con más de 200 personas trabajadoras o 100 por turno cuyo centro de trabajo habitual sea dicho centro de actividad. Esta obligación podrá ser de aplicación a otras entidades pertenecientes al sector público si así lo establece la Administración competente en materia de transporte y movilidad en el ámbito territorial correspondiente. En relación con la propuesta de reducción de los impuestos municipales a las empresas que lleven a cabo la implantación del teletrabajo, corresponde al legislador estatal (Cortes Generales) la modificación del régimen de exenciones y bonificaciones de los impuestos municipales, siendo esta una competencia ajena a esta administración municipal.

En relación con el teletrabajo, **el Ayuntamiento de Madrid, es un ejemplo de implantación de esta modalidad de trabajo** para la mejora de la calidad del aire de nuestra ciudad, tal como se explica a continuación:

El teletrabajo en el Ayuntamiento de Madrid se regula por el Acuerdo de 17 de septiembre de 2020 y la Resolución de 4 de abril de 2022. Se establece una jornada semanal mixta con tres días presenciales y dos días de teletrabajo. La implementación del sistema mixto abarca gran parte de la plantilla, exceptuando puestos no aptos como conductores, atención al público, y cuerpos operativos (policía, bomberos, SAMUR).

Según el [Informe de Recursos Humanos \(2024\)](#), en noviembre de dicho año, el Ayuntamiento de Madrid cuenta con 31.737 puestos (puestos estructurales, ocupados y vacantes). Un 40,6% de las personas en plantilla ocupan puestos abiertos a la solicitud de teletrabajo (11.176).

En el periodo analizado, un total del 30,3% de los efectivos (8.350) disponían de autorización para llevar a cabo el desempeño de su trabajo mediante modalidad mixta de teletrabajo.

De los puestos teletrabajables ocupados (11.176 puestos), 8.434 han solicitado el teletrabajo (un 75,5%). Se han autorizado el 99% de las solicitudes de teletrabajo presentadas, y se han denegado el 0,5% en el conjunto de Áreas de Gobierno, Organismos Autónomos y Distritos. Se han tramitado las correspondientes resoluciones de autorización o denegación del teletrabajo, así como los compromisos individuales, tal como estaba previsto en el Acuerdo de Teletrabajo.

El 40,6% de los puestos ocupados tienen posibilidad de teletrabajo, frente al 59,4% sin esta posibilidad. En el Área de Gobierno de Vicealcaldía, Portavoz, Seguridad y Emergencias, que recoge más de un tercio de la plantilla municipal, el 89,9% de los puestos no son aptos para teletrabajo, básicamente por corresponder a puestos de personal operativo (policías, bomberos y SAMUR-PC).

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

**Tabla 12.1. Datos de teletrabajo año 2024**

Área/Distrito /OO.AA.	PERSONAS	PUESTOS	Personas en puestos teletrabajables*	Solicitudes recibidas	Solicitudes autorizadas	Solicitudes en trámite	Solicitudes denegadas en el periodo
Áreas de gobierno	17.775	20.757	5.665	4.699	4.661	31	0
Distritos	6.375	7.370	3.070	2.120	2.107	10	3
OO.AA.	3.400	3.610	2.441	1.615	1.582	1	2
<b>TOTAL</b>	<b>27.550</b>	<b>31.737</b>	<b>11.176</b>	<b>8.434</b>	<b>8.350</b>	<b>42</b>	<b>5</b>

\* no consignados como no teletrabajables en la RPT

Fuente SAP. Datos a 1-nov-2024

Además, en la presente alegación se propone mediante la reducción de la movilidad por el teletrabajo, el adoptar medidas para distribuir y diseñar mejor los espacios urbanos, reduciendo distancias, y haciendo que las líneas de transporte público fueran más eficientes y bajando considerablemente su emisión al designar rutas más cortas.

En relación con esta cuestión, indicar que el Ayuntamiento de Madrid ya está redactando un nuevo Plan, denominado [Estrategia Urbana 360](#), que entre sus retos se encuentra el diseño de Madrid como “Una ciudad policéntrica, compacta, híbrida y conectada” fomentando la proximidad, la cohesión social y la sostenibilidad. Este modelo apuesta por barrios diversos y conectados, con espacios públicos que prioricen la convivencia, la movilidad activa y la naturaleza urbana, reduciendo la huella de carbono y adaptándose al cambio climático.

Por otro lado, tal como se ha citado con anterioridad la Empresa Municipal de Transportes (EMT) dispone de un Plan Estratégico de la EMT (2021-2025): [Resumen ejecutivo](#), entre cuyos líneas de actuación se encuentra la mejora de la velocidad comercial de los autobuses comerciales para reducir el tiempo de los trayectos.

En conclusión, aunque ambas medidas ya han sido tenidas en cuenta por el Ayuntamiento de Madrid para su puesta en marcha, cabe volver a reiterar que **no corresponde a una ordenanza de movilidad establecer medidas específicas que afecten a otros sectores como las citadas para el cumplimiento de los valores límite y objetivo de calidad del aire establecidos en la Directiva (UE) 2024/2881.**

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**ALEGACIÓN 62 Solicitamos que se incorpore al art. 23 las siguientes modificaciones del texto propuesto:**

*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:*

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
 JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
 FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
 SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
 Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
 Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

2.º Los vehículos con clasificación ambiental CERO Emisiones, ECO, C, B y A, de los que dispongan las personas empadronadas en el ámbito territorial del Distrito Centro en régimen de propiedad, usufructo, “renting”, “leasing”, arrendamiento, retribución en especie o como vehículo de sustitución y de otras personas

invitadas por éstas, que den cumplimiento a las normas de gestión del anexo III.

3.º Los vehículos turismo con clasificación ambiental CERO Emisiones, ECO, C, B y A, 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 o se desarrollen en los mercadillos municipales situados en dicha

ZBEDEP y los de las personas invitadas por éstos, que den cumplimiento a las normas de gestión del anexo III.

8.º Las motocicletas, los ciclomotores, y los vehículos de tres ruedas asimilables a ciclomotores o a motocicletas con clasificación ambiental B o C cuya circulación no se encuentre autorizada por cualquiera de los supuestos regulados en los apartados 3 d), 3 e), 3 f) o en el artículo 22.9, exclusivamente **en horario de ocho a veinticuatro horas**.

16.º Los vehículos con clasificación ambiental CERO Emisiones, ECO, C, B y A que utilicen los abogados del Servicio de Guardia del Turno de Oficio que proporcionen asistencia letrada a la persona detenida 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.

17.º Vehículos con clasificación ambiental CERO Emisiones, ECO, C, B y A, 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, en los términos previstos en las disposiciones transitorias primera y tercera

**RESPUESTA:** La flexibilización solicitada en relación con el uso de vehículos de categorías ambientales A y B, es incompatible con la normativa medioambiental, ya que podría dar lugar a patrones nocivos de **regresión medioambiental**, contrarios al principio que prohíbe a cualquier Administración Pública disminuir o hacer menos efectivos los logros ya alcanzados en materia de protección medioambiental, cuando ello no responda a una necesidad absolutamente justificada, situación que de acuerdo con lo argumentado no se puede entender que concurra en el presente supuesto.

La regulación de las ZBEDEPs, al establecer ciertas restricciones a la movilidad en determinados vehículos, favorecen otros medios sostenibles de transporte. Con las restricciones a la circulación a los vehículos más contaminantes se pretende reducir las emisiones locales del sector transporte para ofrecer a los ciudadanos una calidad del aire urbano que no dañe su salud, garantizando la accesibilidad a los modos de transporte sostenibles.

A su vez, el acceso de determinados vehículos sin distintivo ambiental – los declarados históricos y los destinados al traslado de personas con movilidad reducida– queda garantizado por lo establecido en el art. 23 de la OMS en relación con la ZBEDEP, siempre y cuando se cumplan las condiciones establecidas.

De igual modo, **las ZBEs no restringen la opción que tienen los propietarios de los vehículos de acceder a una diferente categoría de clasificación ambiental a través de la reforma del vehículo**. Tal y como se menciona en la propia alegación, existe un procedimiento reglado, recogido en el Real Decreto 866/2010, de 2 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos, para que un vehículo pueda ser modificado con respecto a las condiciones presentadas por su fabricante para obtener la homologación de tipo y para que, en su caso, acceda a la categoría de clasificación ambiental que corresponda. En caso de que así sea, el acceso a las ZBEDEP no distingue entre los vehículos que hayan accedido a una determinada categoría de clasificación ambiental de manera directa, por la homologación del fabricante, o en un momento posterior, a través del procedimiento de reforma.

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

A su vez, **aunque el ámbito de aplicación se refiera a Madrid ZBE que no es objeto de la presente modificación normativa, el acceso a determinados vehículos queda garantizado, entre otros**, con el régimen establecido por el Acuerdo de 29 de diciembre de 2025, de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, por el que se avoca la competencia para **prorrogar el período de aviso** de las cámaras con lector OCR y los dispositivos foto rojo para el control de "Madrid Zona de Bajas Emisiones (ZBE)", respecto de los vehículos con clasificación ambiental "A" que no se han beneficiado de los cuatro períodos de aviso previos y se establecen determinadas excepciones en materia de estacionamiento en Madrid ZBE.

El citado acuerdo, tal y como señala expresamente, fundamenta la prórroga del período de aviso en que existen razones sociales que aconsejan su ampliación de su período de aviso y que dicha ampliación se realice por la propia Junta de Gobierno, a fin de reforzar la información y sensibilización ciudadana, evitando impactos desproporcionados sobre colectivos que, por razones económicas o sociales, aún no han podido adaptarse a los requisitos medioambientales previstos para los vehículos en la OMS. Procede, además, con el objetivo de garantizar una transición ordenada y proporcional.

No obstante lo señalado, proceder indicar lo siguiente:

1º Que la regulación Madrid ZBE, contenida en el artículo 21.3 de la OMS es firme. El artículo 21.3 de la OMS, que prohíbe la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", se encuentra plenamente vigente, y carece de transitoriedad alguna tras haber finalizado el 31 de diciembre de 2024 los regímenes transitorios regulados en la Disposición transitoria primera apartado 2 de la OMS, en su redacción dada por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre.

Por tanto, desde las 0:00 horas del día 1 de enero de 2025 sólo podrán circular en los siguientes vehículos con clasificación ambiental "A" por las vías públicas urbanas de la ciudad de Madrid:

- a) Los vehículos conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de la Tarjeta para el estacionamiento de vehículos de personas con movilidad reducida (en adelante, TEPMR), siempre que, encontrándose adaptados al efecto de satisfacer las necesidades subjetivas de movilidad de la persona titular de la respectiva TEPMR, los vehículos figuren de alta en el sistema de gestión municipal de Madrid ZBE, hayan obtenido el oportuno permiso, y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, exclusivamente cuando la persona titular de la TEPMR se encuentre en el vehículo durante su circulación.
- b) Los vehículos que tengan reconocida la consideración de históricos conforme al Reglamento de Vehículos Históricos, aprobado mediante Real Decreto 892/2024, de 10 de septiembre.
- c) Los vehículos que dispongan de una autorización excepcional y temporal otorgada conforme a lo dispuesto en el artículo 21.4 de la OMS.

La regulación del artículo 21.3 de la OMS se encuentra plenamente vigente y no está sujeta a régimen transitorio ni a moratoria alguna.

2º El control de la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" por las vías públicas urbanas de Madrid ZBE y, en su caso, la denuncia y sanción de las infracciones de tráfico cometidas por los mismos se realiza, de acuerdo con lo previsto en el artículo 21.5 de la OMS, mediante medios técnicos automatizados (cámaras dotadas de lector OCR y dispositivos foto-rojos) y mediante controles en vía pública por agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico.

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

El artículo 242.4 de la OMS establece que, antes de la implantación definitiva o la modificación substancial de los sistemas automatizados de control de las ZBE, se tiene que establecer un período, de como mínimo dos meses, durante el cual el órgano municipal competente facilitará o enviará a las personas titulares de los vehículos que hayan sido detectados circulando, una comunicación de carácter meramente informativo.

En aplicación del citado precepto, mediante la Resolución de 23 de diciembre de 2024, de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, publicada en el "Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid" de 26 de diciembre de 2024, se estableció un período de aviso respecto de las cámaras con lector OCR y los dispositivos foto rojo para el control de Madrid ZBE relacionados en el anexo de dicha Resolución, como medios técnicos automatizados para la vigilancia, el control y denuncia automatizada de las infracciones del artículo 21.3 y el Anexo II apartado primero de la OMS, en relación con los artículos 1 y 76.z3) de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, exclusivamente respecto al control automatizado de la circulación de los siguientes vehículos con clasificación ambiental "A" que no se habían beneficiado de los cuatro períodos de aviso previos:

1º) Los vehículos con clasificación ambiental "A" que desde el 1 de enero de 2022 y de forma ininterrumpida, cumplan los requisitos de encontrarse domiciliados en la ciudad de Madrid en el Registro Nacional de Vehículos de la Dirección General de Tráfico (DGT) y que figuren de alta en el Padrón del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM) del Ayuntamiento de Madrid.

2º) Los vehículos con clasificación ambiental "A" que no sean automóviles de tipo "turismo" con clasificación 10 por criterio de construcción, clasificados en las categorías OO Sin especificar, O2 Familiar y 33 Todoterreno por criterio de utilización, con independencia de si cumplen o no los requisitos de empadronamiento en la ciudad de Madrid en el Registro Nacional de Vehículos y de alta en el Padrón del IVTM de Madrid.

Mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 29 de diciembre de 2025 (BOCM nº 310 de 30 de diciembre de 2025), se ha prorrogado la eficacia del periodo de aviso establecido por la citada Resolución de 23 de diciembre de 2024, hasta las 23:59 horas del 31 de diciembre de 2026, exclusivamente respecto del control automatizado de la circulación de los vehículos "A" expresamente determinados en la citada Resolución.

3º No existe moratoria alguna, por lo que no puede modificarse ni prorrogarse una moratoria que no es jurídicamente posible, dado que la circulación de los vehículos con clasificación "A" incumpliendo la regulación de Madrid ZBE, constituye una infracción grave de tráfico tipificada por el artículo 76.z3) de la LTSV en relación con el artículo 21.3 de la OMS.

Tan solo existe un periodo de aviso, cuya eficacia ha sido prorrogada por la Junta de Gobierno hasta las 23:59 horas del 31 de diciembre de 2026, exclusivamente referido al control automatizado de la circulación de los vehículos determinados en la Resolución 23 de diciembre de 2024, previamente relacionados.

El periodo de aviso no afecta a los vehículos con clasificación ambiental "A" clasificados por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados por criterio de utilización en las categorías OO (Sin especificar), O2 (Familiar) y 33 (Todoterreno), que a fecha 1 de enero de 2022 o cualquier fecha posterior incumplan cualquiera de los dos siguientes requisitos: a) encontrarse domiciliados en la ciudad de Madrid en el Registro Nacional de Vehículos y b) figurar de alta en el Padrón del IVTM.

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



Todo ello sin perjuicio del control de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico para todo vehículo con clasificación ambiental "A", conforme a lo previsto en el artículo 21.5 de la OMS.

Finalmente, señalar que las restricciones establecidas se justifican por razones imperiosas de interés general, orientadas a la protección de la salud humana y del medio ambiente urbano, así como por la necesidad de ordenar un espacio público limitado, especialmente en el centro de la ciudad, donde convergen demandas de uso especialmente intensas y diversas. La **extinción de los plazos transitorios** contemplados en la disposición transitoria tercera de la OMS, modificada por la Ordenanza 10/2021, **justifica la citada revisión** de las restricciones y prohibiciones de acceso previa modificación de la OMS, concretamente su artículo 23 en lo que a la ZBEDEP Distrito Centro se refiere.

Por otra parte, el establecimiento de regímenes especiales de exención redundaría en una imposibilidad real para el establecimiento de un régimen que pretende ser general, en una ciudad que por volumen de población presenta una casuística particularmente amplia, y en la que existen colectivos que pueden enfrentarse a otras dificultades igualmente perentorias.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

#### ALEGACIÓN 63 Fomento de la movilidad sostenible

**RESPUESTA:** Dado que la regulación de las ZBEDEPs, al establecer ciertas restricciones a la movilidad en determinados vehículos, favorecen otros medios sostenibles de transporte, **se valora positivamente lo alegado en este sentido, aclarando que el Ayuntamiento de Madrid promueve la movilidad sostenible a través no solo de la ordenanza sino también de otros instrumento y acciones de fomento.** Con las restricciones a la circulación a los vehículos más contaminantes se pretende reducir las emisiones locales del sector transporte para ofrecer a los ciudadanos una calidad del aire urbano que no dañe su salud, garantizando la accesibilidad a los modos de transporte sostenibles.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

#### ALEGACIÓN 64 Utilización de valores guía de la OMS que no son vinculantes

**RESPUESTA:** En relación con los valores de la OMS, aunque se citan en el presente proyecto de Modificación de Ordenanza de Movilidad Sostenible, debe señalarse que se trata de recomendaciones y no de parámetros de obligado cumplimiento.

No obstante, cabe señalar que dicha propuesta normativa sí incorpora los **valores legalmente exigibles** establecidos en la Directiva 2024/2881 de calidad del aire y una atmósfera más limpia en Europa, aprobada el 23 de octubre 2024. Esta Directiva establece un marco mucho más exigente, revisando los valores límite y objetivos de calidad del aire, -y que este Ayuntamiento no puede obviar.

En la siguiente tabla se muestran los nuevos valores límite que fija la Directiva 2024/2881. 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.

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

Contaminante	Protección de la Salud Valor Límite/ Valor objetivo/Umbrales	Directiva	Directiva
		2008/50	2881/2024
PM10	Media anual	40 µg/m <sup>3</sup>	20 µg/m <sup>3</sup>
	Media diaria	50 µg/m <sup>3</sup> (35 días/año)	45 µg/m <sup>3</sup> (18 días/año)
PM2,5	Media anual	25 µg/m <sup>3</sup>	10 µg/m <sup>3</sup>
	Media diaria	...	25 µg/m <sup>3</sup> (18 días/año)
NO <sub>2</sub>	Media anual	40 µg/m <sup>3</sup>	20 µg/m <sup>3</sup>
	Media diaria	...	50 µg/m <sup>3</sup> (18 días/año)
	Media horaria	200 µg/m <sup>3</sup> (18 horas/año)	200 µg/m <sup>3</sup> (3 horas/año)

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**ALEGACIÓN 65** Se solicita que se prorrogue el periodo de aviso sin sanciones hasta que el Tribunal Supremo se manifieste respecto a los recursos planteados por el Ayuntamiento de Madrid contra las sentencias del TSJM 410/2024 y 405/2024.

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
 JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
 FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
 SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
 Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
 Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

**RESPUESTA:** La alegación se refiere a la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, por las vías públicas urbanas de Madrid Zona de Bajas Emisiones (en adelante, Madrid ZBE), regulada el artículo 21.3 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 (en adelante, OMS), en su redacción dada por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, así como a la regulación del artículo 242 de la OMS, que regula el periodo de aviso.

La alegación debe ser desestimada por los siguientes motivos:

- a) porque su finalidad última pretende la modificación de la regulación sustantiva contenida en el artículo 21.3 de la OMS, que no es objeto de modificación en el Proyecto de ordenanza aprobado inicialmente y sometido a información pública mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid de fecha 11 de diciembre de 2025.
- b) porque la regulación de Madrid ZBE, contenida en el artículo 21.3 de la OMS, es firme y no se ha visto afectada por las Sentencias de la Sección Segunda de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid 410/2024 y 405/2024.

Sin perjuicio de ello, se ofrece información detallada sobre los siguientes hechos:

**1º** El Proyecto normativo motiva expresamente, en el apartado I (5) del Preámbulo, que la prohibición de circulación de vehículos “A” es firme desde la entrada en vigor de la OMS en 2018, y que la regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones (en adelante, Madrid ZBE) que dota a toda la población que se encuentre en la ciudad de una protección básica en todo el término municipal, satisfaciendo así el principio de igualdad en la protección de la salud y del derecho constitucional a un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, en la redacción dada por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre al artículo 21 de la OMS, es también firme.

**2º** Madrid ZBE es la zona de bajas emisiones que prohíbe el acceso y circulación por las vías públicas urbanas de la ciudad de Madrid a los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, por ser los de mayor potencial contaminante.

La norma protege la salud de las personas frente a la mortalidad y la morbilidad por las enfermedades que provoca y agrava la contaminación del aire, protege el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona y permite cumplir la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire y de cambio climático, al reducir las emisiones que al circular emiten los vehículos a motor más contaminantes.

**3º** En el apartado II (9) del Preámbulo, el Proyecto normativo motiva la necesidad de la regulación de Madrid ZBE, porque que ha resultado esencial para que la ciudad de Madrid cumpla durante los ejercicios 2022, 2023 y 2024 los valores límites de dióxido de nitrógeno regulados en la Directiva 2008/50/CE, 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, por lo que resulta imprescindible su conservación.

**4º** La regulación de Madrid ZBE no es objeto de modificación por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la adaptación técnica del artículo 21.6 de la OMS, en cumplimiento de los principios de legalidad, tipicidad y jerarquía normativa, para adaptar su contenido al artículo 76.z3) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, introducido en la LTSV mediante la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, aprobada con posterioridad a la modificación de la OMS operada mediante la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, adoptada por imperativo legal tal y como se motiva en el apartado XIX letra f) del Preámbulo del Proyecto de ordenanza.

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

5º La regulación de Madrid ZBE se ha adoptado en ejercicio de las competencias atribuidas 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 Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid (LCREM) y el segundo párrafo del artículo 16.4 de la Ley de calidad del aire y protección de la atmósfera, en cumplimiento de la obligación legal establecida por el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética y del artículo 5.2 segundo inciso del Real Decreto 1052/2022, al objeto de proteger el derecho a la vida y la integridad física, el derecho a la salud y la protección de la salud pública, y del derecho a disfrutar un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona.

6º La regulación de Madrid ZBE se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y 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, que las ZBE incluirán *“prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos, según su potencial contaminante”*, empleando *“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”*, regulando expresamente que *“las prohibiciones o restricciones de acceso afectarán prioritariamente a los vehículos con más potencial contaminante”*.

La clasificación ambiental “A” de los vehículos, según su potencial contaminante, que conforme al Anexo II.E del Reglamento General de Vehículos se refiere 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 O emisiones, ECO, C o B”*, es la categoría más contaminante y menos eficiente medioambientalmente.

Asimismo, la regulación de Madrid ZBE se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 16.4 segundo párrafo de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, que regula que las entidades locales, con el objeto de alcanzar los objetivos de dicha ley, *“podrán adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, incluyendo restricciones a los vehículos más contaminantes”*.

7º La regulación Madrid ZBE, contenida en el artículo 21.3 de la OMS es firme. El artículo 21.3 de la OMS, que prohíbe la circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A”, se encuentra plenamente vigente, y carece de transitoriedad alguna tras haber finalizado el 31 de diciembre de 2024 los regímenes transitorios regulados en la Disposición transitoria primera apartado 2 de la OMS, en su redacción dada por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre.

Por tanto, desde las 0:00 horas del día 1 de enero de 2025 sólo podrán circular en los siguientes vehículos con clasificación ambiental “A” por las vías públicas urbanas de la ciudad de Madrid:

- d) Los vehículos conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de la Tarjeta para el estacionamiento de vehículos de personas con movilidad reducida (en adelante, TEPMR), siempre que, encontrándose adaptados al efecto de satisfacer las necesidades subjetivas de movilidad de la persona titular de la respectiva TEPMR, los vehículos figuren de alta en el sistema de gestión municipal de Madrid ZBE, hayan obtenido el oportuno permiso, y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, exclusivamente cuando la persona titular de la TEPMR se encuentre en el vehículo durante su circulación.
- e) Los vehículos que tengan reconocida la consideración de históricos conforme al Reglamento de Vehículos Históricos, aprobado mediante Real Decreto 892/2024, de 10 de septiembre.
- f) Los vehículos que dispongan de una autorización excepcional y temporal otorgada conforme a lo dispuesto en el artículo 21.4 de la OMS.

8º La regulación del artículo 21.3 de la OMS se encuentra plenamente vigente y no está sujeta a régimen transitorio alguno.

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



9º El artículo 21.3 de la OMS no se ha visto afectado por el fallo de las Sentencias del TSJM 410/2024 y 405/2024. La prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" es firme desde la entrada en vigor de la OMS de 5 de octubre de 2018, el 24 de octubre de 2018.

10º El control de la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" por las vías públicas urbanas de Madrid ZBE y, en su caso, la denuncia y sanción de las infracciones de tráfico cometidas por los mismos se realiza, de acuerdo con lo previsto en el artículo 21.5 de la OMS, mediante medios técnicos automatizados (cámaras dotadas de lector OCR y dispositivos foto-rojos) y mediante controles en vía pública por agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico.

El artículo 242.4 de la OMS establece que, antes de la implantación definitiva o la modificación substancial de los sistemas automatizados de control de las ZBE, se tiene que establecer un período, de como mínimo dos meses, durante el cual el órgano municipal competente facilitará o enviará a las personas titulares de los vehículos que hayan sido detectados circulando, una comunicación de carácter meramente informativo.

En aplicación del citado precepto, mediante la Resolución de 23 de diciembre de 2024, de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, publicada en el "Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid" de 26 de diciembre de 2024, se estableció un período de aviso respecto de las cámaras con lector OCR y los dispositivos foto rojo para el control de Madrid ZBE relacionados en el anexo de dicha Resolución, como medios técnicos automatizados para la vigilancia, el control y denuncia automatizada de las infracciones del artículo 21.3 y el Anexo II apartado primero de la OMS, en relación con los artículos 1 y 76.z3) de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, exclusivamente respecto al control automatizado de la circulación de los siguientes vehículos con clasificación ambiental "A" que no se habían beneficiado de los cuatro períodos de aviso previos:

1º) Los vehículos con clasificación ambiental "A" que desde el 1 de enero de 2022 y de forma ininterrumpida, cumplan los requisitos de encontrarse domiciliados en la ciudad de Madrid en el Registro Nacional de Vehículos de la Dirección General de Tráfico (DGT) y que figuren de alta en el Padrón del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM) del Ayuntamiento de Madrid.

2º) Los vehículos con clasificación ambiental "A" que no sean automóviles de tipo "turismo" con clasificación 10 por criterio de construcción, clasificados en las categorías 00 Sin especificar, 02 Familiar y 33 Todoterreno por criterio de utilización, con independencia de si cumplen o no los requisitos de empadronamiento en la ciudad de Madrid en el Registro Nacional de Vehículos y de alta en el Padrón del IVTM de Madrid.

Mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 29 de diciembre de 2025 (BOCM nº 310 de 30 de diciembre de 2025), se ha prorrogado la eficacia del periodo de aviso establecido por la citada Resolución de 23 de diciembre de 2024, hasta las 23:59 horas del 31 de diciembre de 2026, exclusivamente respecto del control automatizado de la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" expresamente determinados en la citada Resolución.

11º La alegación debe ser desestimada porque el periodo de aviso, cuya eficacia ha sido prorrogada mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de 29 de diciembre de 2025, no puede condicionarse a que el Tribunal Supremo se manifieste respecto a los recursos planteados por el Ayuntamiento de Madrid contra las sentencias del TSJM 410/2024 y 405/2024, porque la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" es firme desde la entrada en vigor de la OMS el 24 de octubre de 2018 y no se ha visto afectada por el fallo de las citadas sentencias.

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**ALEGACIÓN 66 Sustitución progresiva de la flota de vehículos oficiales del Ayuntamiento de Madrid y de los altos cargos a su servicio por cuadríciclos ligeros eléctricos por vulneración de los artículos 14, 9.3 y 103 de la Constitución Española derivada del trato privilegiado de los vehículos oficiales frente a las restricciones impuestas a la ciudadanía.**

**RESPUESTA:** Sobre este particular, debe indicarse que cualquier excepción que se plantee respecto a los vehículos de la Administración municipal o de sus contratistas no tiene por objeto el establecimiento de regímenes de privilegio para la Administración pública. Al contrario, tales medidas se encaminan al interés ciudadano, manifestado en este caso en el mantenimiento y eficacia de los servicios municipales afectos a aquel, y al hecho de que puedan existir dificultades de naturaleza técnica o presupuestaria vinculadas a la actualización de los medios disponibles que pudieran arriesgar la prestación de estos servicios.

Las excepciones al régimen general de limitaciones que establece el proyecto normativo se circunscriben exclusivamente a los vehículos de los servicios públicos esenciales (Policía Municipal y Agentes de Movilidad de la ciudad de Madrid, extinción de incendios, protección civil y salvamento, ambulancias, otros servicios de emergencias y grúa municipal ) así como a servicios públicos básicos como limpieza viaria, recogida de residuos, mantenimiento y conservación de vías públicas, zonas verdes, instalaciones, patrimonio municipal y otros servicios municipales en gestión tanto directa como indirecta o los destinados al transporte público colectivo de viajeros regular de uso general. Es decir, no se excluyen todos los vehículos de titularidad municipal, sino aquellos adscritos a servicios públicos básicos o esenciales. El resto de los vehículos de titularidad municipal (incluidos aquellos destinados al traslado por motivos del servicio del personal o autoridades municipales) han de cumplir las limitaciones establecidas para las ZBEDEP, vehículos que, por otra parte, están en continúa adecuación a la normativa medioambiental.

No obstante, ha de subrayarse que este proceso de actualización y adecuación de los vehículos afectos a los servicios municipales está iniciado. La propia OMS actual ya obliga a adaptar los pliegos en los procesos contractuales del Ayuntamiento a la normativa de protección medioambiental, y las excepciones actualmente contempladas son ya escasas y se limitan a supuestos de imposibilidad material de contar con determinados tipos de vehículos en las clasificaciones ambientales permitidas, o a los casos en los que los procesos contractuales de los que derive la prestación de los servicios se hubieran iniciado antes de la adopción de la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre. La normativa vigente permite, a su vez, aplicar estas excepciones a los vehículos de empresas y organizaciones privadas siempre que se cumplan los condicionantes establecidos en la OMS.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**ALEGACIÓN 67 Reducción de los horarios de restricción del tráfico**

**RESPUESTA.** La regulación vigente ya contempla un **régimen específico de acceso para vehículos industriales** que realizan actividades esenciales para el funcionamiento del distrito, permitiendo compatibilizar la protección de la calidad del aire con el normal desarrollo de la actividad económica. Este régimen

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

diferencia el acceso en función de la **clasificación ambiental del vehículo**, lo que responde al principio de proporcionalidad ambiental: cuanto menos contaminante es el vehículo, **mayor amplitud horaria** se le reconoce.

En concreto, la normativa permite el acceso a los vehículos industriales con clasificación ambiental **CERO Emisiones, ECO o C**, pertenecientes a empresas o profesionales que prestan servicios o realizan entregas o recogidas de suministros en la ZBEDEP Distrito Centro, con los siguientes horarios:

- **Vehículos CERO EMISIONES:** acceso permitido **las 24 horas del día**, dada su nula contribución a las emisiones contaminantes.
- **Vehículos ECO:** acceso permitido entre las **7:00 y las 21:00 horas**, en coherencia con su menor impacto ambiental respecto a otras tecnologías y con la necesidad de facilitar el reparto en horario comercial.
- **Vehículos C:** acceso permitido entre las **7:00 y las 15:00 horas**.

Se considera que el modelo actual asegura un **equilibrio razonable** entre movilidad, actividad económica y protección ambiental, por lo que la alegación debe **desestimarse**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

#### ALEGACIÓN 68. Exención para quien aparque en los aparcamientos disuasorios

##### RESPUESTA:

En relación con la solicitud de exención de sanciones, cabe señalar que en virtud de los principios de legalidad y tipicidad de las infracciones y sanciones recogidos en los arts. 25 de la CE, 25 y 27 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, del Régimen Jurídico del Sector Público, únicamente constituyen infracciones administrativas aquellas conductas que vulneran el ordenamiento jurídico y que están expresamente tipificadas como tales en una ley. El principio de legalidad exige una estricta sujeción a lo dispuesto en las leyes que tipifican conductas ilícitas y establecen sanciones, por lo que únicamente se pueden **dejar de sancionar comportamientos** que no estén expresamente previstos en la norma o aquellos en los que se acredite que no concurre culpabilidad. En consecuencia, sería necesario llevar a cabo la correspondiente modificación normativa para establecer la “exención” alegada. Dado que el régimen sancionador en materia de tráfico se encuentra regulado en 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, corresponde exclusivamente al legislador estatal (las Cortes Generales) su modificación, siendo esta una competencia que no corresponde a la administración municipal. No obstante, lo señalado debe indicarse la inexistencia de aparcamientos disuasorios en Distrito Centro.,

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

#### ALEGACIÓN 69 Ausencia de mención de los problemas generados para el transporte y la entrega a domicilio por la implantación de las ZBE y ZBEDEP

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

**RESPUESTA.** Como ya se indicó al examinar alegaciones de contenido similar en el trámite de información pública del Proyecto de Delimitación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección, la regulación de estas zonas, al establecer restricciones a la movilidad en determinados vehículos, favorece al propio tiempo otros medios sostenibles de transporte.

Con las restricciones a la circulación a los vehículos más contaminantes se pretende reducir las emisiones locales del sector transporte para ofrecer a los ciudadanos una calidad del aire urbano que no dañe su salud, garantizando la accesibilidad a los modos de transporte sostenibles. A tales efectos, se permite el acceso a los vehículos industriales con clasificación ambiental CERO Emisiones, ECO o C, de empresas 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: los vehículos CERO EMISIONES, durante las 24 horas del día; los vehículos ECO: de 7:00 a 21:00 horas; y los vehículos C: de 7:00 a 15:00 horas.

Se considera por lo tanto que no existe un fundamento fáctico real en la observación realizada por la alegante acerca de la supuesta imposibilidad de que los operadores económicos referenciados realicen sus funciones de manera acorde con las prescripciones de la OMS, garantizando además la subsistencia y la calidad de los servicios prestados a todos los residentes en las zonas afectadas.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

#### **ALEGACIÓN 70. Aumento del número de plazas de aparcamiento en vía pública sin uso de parquímetros,**

**RESPUESTA.** La alegante propone una serie de alternativas al Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), respecto de las cuales procede realizar las siguientes precisiones.

En primer lugar, la alegación sostiene que la implantación del SER genera un rechazo entre los vecinos de los barrios afectados. Sin embargo, el Ayuntamiento recibe **de manera constante y continuada** solicitudes, a través de sus canales ordinarios de comunicación con la ciudadanía, en las que numerosos vecinos **demandan expresamente la extensión del SER a sus zonas de residencia**, atendiendo a los efectos positivos observados en los barrios colindantes. Dichas solicitudes se fundamentan en la comprobación directa de que el SER **racionaliza el uso del estacionamiento**, mejora la disponibilidad de plazas para residentes y reduce la ocupación sostenida por vehículos de no residentes que acceden a estas zonas.

Por otra parte, conviene recordar que la implantación del SER incorpora un **mecanismo específico de participación vecinal**, en el que las **Juntas Municipales de Distrito** desempeñan un papel decisivo. Antes de aprobarse la ampliación del servicio, el Pleno de la Junta de Distrito correspondiente debe adoptar acuerdo previo, una vez realizadas las consultas pertinentes con **vecinos y asociaciones vecinales** de la zona afectada. Este procedimiento asegura que la opinión de los residentes sea escuchada y valorada antes de la implantación de cualquier medida.

En cuanto a los supuestos desequilibrios entre oferta y demanda de estacionamiento, condicionados por la realidad particular de cada barrio, cabe señalar que los **estudios técnicos previos de ocupación y rotación** incorporados al expediente del Proyecto inicial han analizado específicamente estos factores

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

con carácter previo a la delimitación preliminar del ámbito de ampliación del SER. Dichos estudios han evaluado niveles de ocupación, rotación, presión de estacionamiento, lo que ha permitido ajustar la propuesta a las características reales de cada entorno urbano.

Asimismo, la participación activa de las Juntas Municipales de Distrito —a la que se ha hecho referencia— garantiza una **revisión permanente de las necesidades concretas de cada barrio**, evitando posibles incoherencias o desajustes como los señalados en la alegación. Esta supervisión continuada permite adaptar las medidas a la evolución de la demanda vecinal y a las condiciones específicas de cada territorio.

Sobre el resto de las alternativas planteadas, muchas de las cuales – como la reducción de zonas verdes, cambio los sistemas de iluminación o el mejor aprovechamiento de espacios – exceden del ámbito de la gestión de la movilidad, procede indicar que las unidades correspondientes del Ayuntamiento de Madrid, particularmente aquellos que tienen encomendada la planificación urbana, realizan una permanente observación de la distribución de los espacios, a efectos de la mejora y racionalización de su uso, de acuerdo con los procedimientos administrativos aplicables, y con sujeción a las prescripciones del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**ALEGACIÓN 71. Imposibilidad material de analizar parte sustancial del Anexo de informes por estar redactados en idioma distinto del castellano. Vulneración de los principios de transparencia, participación efectiva, seguridad jurídica y buena administración.**

**RESPUESTA.** En relación con la cuestión puesta de manifiesto, y si bien es cierta la presencia de algunos documentos en idioma inglés entre la información publicada junto al proyecto inicial, debe indicarse que en el trámite de información pública sustanciado en relación con el presente proyecto inicial, han sido respetados los fundamentos de la Ley 19/2003, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, como la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y de Participación de la Comunidad de Madrid.

En concreto, y por lo que aquí interesa, el artículo 7 de la Ley 19/2003, de 9 de diciembre, estipula, en relación con los proyectos normativos, de publicar, las memorias e informes que conformen los expedientes de elaboración de los textos normativos, en particular la memoria del análisis de impacto normativo. Tal y como se ha señalado en la respuesta a la alegación 27, el idioma de los documentos incluidos en el informe es el disponible en cada caso, siendo el idioma inglés el más utilizado en foros europeos y en general internacionales.

Y todo ello porque es la MAIN la que valora los diferentes impactos y la conjunción de los principios de buena regulación contenidos en el Título VI de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Como no puede ser de otra forma en el año 2026, inmersos en un sistema social y económico, sociedad globalizada comúnmente conocida como sociedad del conocimiento, donde la creación, difusión y uso de la información y el saber a nivel mundial son los motores principales de la productividad, la innovación y el desarrollo humano, los estudios, valoraciones, conclusiones y postulados de la MAIN se fundamentan en numerosos estudios, nacionales y foráneos, que examinan problemas que son comunes a las ciudades de nuestro entorno sociológico. Es la MAIN la que fija, a la vista de todos esos estudios, la posición del Ayuntamiento de Madrid a la hora de abordar la necesidad de regular la movilidad y sus problemas asociados; por lo que es la MAIN la que se redacta íntegramente en castellano, siendo

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

los demás documentos anexados para mayor transparencia a modo de bibliografía y fuente de conocimiento para una mayor profundización por aquellos agentes que deseen ahondar en el estudio de los problemas que afectan a las grandes ciudades en todo el mundo.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

En relación con la propuesta de reforma de Madrid ZBE y eliminación de las restricciones permanentes en la M30 y su exterior, haciéndolas solo puntuales, cabe señalar lo siguiente:

1º La regulación de Madrid ZBE se ha adoptado en ejercicio de las competencias atribuidas 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 Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid (LCREM y el segundo párrafo del artículo 16.4 de la Ley de calidad del aire y protección de la atmósfera, en cumplimiento de la obligación legal establecida por el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética y del artículo 5.2 segundo inciso del Real Decreto 1052/2022, al objeto de proteger el derecho a la vida y la integridad física, el derecho a la salud y la protección de la salud pública, y del derecho a disfrutar un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona.

2º La regulación de Madrid ZBE se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y 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, que las ZBE incluirán "prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos, según su potencial contaminante", empleando "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", regulando expresamente que *"las prohibiciones o restricciones de acceso afectarán prioritariamente a los vehículos con más potencial contaminante"*.

La clasificación ambiental "A" de los vehículos, según su potencial contaminante, que conforme al Anexo II.E del Reglamento General de Vehículos se refiere 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 O emisiones, ECO, C o B"*, es la categoría más contaminante y menos eficiente medioambientalmente.

Asimismo, la regulación de Madrid ZBE se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 16.4 segundo párrafo de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, que regula que las entidades locales, con el objeto de alcanzar los objetivos de dicha ley, "podrán adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, incluyendo restricciones a los vehículos más contaminantes".

3º De conformidad con lo previsto en el artículo 4.1.b) del Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo de 30 de mayo de 2018 sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) nº 715/2007 y (CE) nº 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE (Texto pertinente a efectos del EEE), la categoría "N", comprende los vehículos de motor diseñados y fabricados principalmente para el transporte de mercancías, dividiéndose en:

- "i) categoría N1: vehículos de motor cuya masa máxima no sea superior a 3,5 toneladas,*
- ii) categoría N2: vehículos de motor cuya masa máxima sea superior a 3,5 toneladas, pero no supere las 12 toneladas, y*
- iii) categoría N3: vehículos de motor cuya masa máxima sea superior a 12 toneladas."*

4º El artículo 21.4 de la OMS regula la posibilidad de solicitar al órgano municipal competente en materia de gestión de permisos y control de accesos a Madrid ZBE, previa solicitud justificada de las personas interesadas formulada de acuerdo con lo establecido en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPAC), el acceso a Madrid ZBE de aquellos vehículos cuya necesidad de acceso se justifique motivadamente con base en razones de interés general por motivos de seguridad, seguridad pública, salud pública, protección civil, así como para satisfacer una necesidad privada de carácter urgente, temporal e inaplazable por el tiempo imprescindible para su satisfacción.

Se trata de una autorización que pon carácter excepcional, que en caso de concederse debe adoptarse mediante resolución que tendrá una eficacia no superior al año natural sin perjuicio, en su caso, de futuras resoluciones.

El artículo 21.4 de la OMS regula, asimismo, la obligación de publicar en el BOCM y en el BOAM, así como electrónicamente las autorizaciones excepcionales concedidas.

5º A efectos informativos, se señala que entre los supuestos de autorizaciones excepcionales que podrían autorizarse en el caso de justificarse adecuadamente los requisitos anteriores, el Ayuntamiento de Madrid ha recogido en su portal web municipal, destinado a la información de Madrid ZBE, el trámite '**Madrid Zona de Bajas Emisiones. Solicitud de autorización excepcional**' dirigido a la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, en el que se facilita la información que debe adjuntarse a la solicitud, que deberá presentarse con antelación suficiente, que a continuación se reproduce:

- *“Solicitud de autorización excepcional para la circulación de vehículos industriales de titulares con edad próxima a la jubilación. Se podrá otorgar una autorización excepcional de circulación a los vehículos industriales de más de 3.500 Kg., autobuses, furgones y camiones, con clasificación ambiental A que acrediten documentalmente las siguientes condiciones:*

- 1. Que pertenezcan a un autónomo en activo que tenga 59 años o más o a una sociedad unipersonal cuyo propietario en activo tenga 59 años o más a fecha 1 de enero de 2025, cuya flota sea al menos en un 50 % de vehículos con clasificación ambiental A.*
- 2. Que el vehículo pertenezca al autónomo o sociedad unipersonal con anterioridad al 1 de enero de 2025 y se mantenga en su propiedad.*

*La autorización excepcional se podrá otorgar por años naturales hasta la fecha de la jubilación del autónomo o del propietario de la sociedad unipersonal. Cada año, el titular deberá solicitar nuevamente la autorización aportando la siguiente documentación actualizada:*

- 1. Relación de matrículas de la flota con clasificación ambiental (A, B, C, ECO o CERO).*
- 2. Acreditación del Seguro del vehículo e ITV en vigor para el que solicita autorización excepcional.*
- 3. Declaración Jurada que indique la imposibilidad de mantener su actividad profesional justificando la necesidad urgente e inaplazable establecida en el artículo 21.4 de la OMS e indicando el tiempo por el que solicitan la autorización”.*

La autorización para circular por Madrid ZBE no permite la circulación por las vías públicas de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica porque se trata de ordenaciones permanentes de tráfico de carácter especial y ámbito territorial limitado en el que prevalece la regulación específica de la correspondiente ZBEDEP, que satisface las necesidades de especial protección para hacer frente a los problemas agravados de contaminación ambiental (Distrito Centro y Plaza Elíptica), y de ordenación del uso del espacio público en el caso de la ZBEDEP Distrito Centro.

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



**6° Conclusiones:**

a) Se desestima la alegación porque se refiere a una regulación sustantiva, contenida en el artículo 21 apartados 3 y 4 de la OMS, que no es objeto de modificación en el Proyecto de ordenanza aprobado inicialmente y sometido a información pública mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid de fecha 11 de diciembre de 2025.

b) Sin perjuicio de ello se informa que, en aplicación del artículo 21.4 de la OMS, el Ayuntamiento de Madrid podrá otorgar una autorización excepcional de circulación por las vías públicas urbanas de Madrid ZBE a los vehículos industriales de más de 3.500 Kg., autobuses, furgones y camiones, con clasificación ambiental "A" que acrediten documentalmente que el vehículo pertenece a un autónomo en activo que tenga 59 años o más o a una sociedad unipersonal cuyo propietario en activo tenga 59 años o más a fecha 1 de enero de 2025, cuya flota sea al menos en un 50 % de vehículos con clasificación ambiental "A", siempre que el vehículo le pertenezca con anterioridad al 1 de enero de 2025 y se mantenga en su propiedad.

El Proyecto de ordenanza contempla, en la redacción que propone dar al artículo 22.9 de la OMS, la posibilidad de conceder autorizaciones si se acreditara la concurrencia de las circunstancias habilitantes. La necesidad de garantizar la especial protección de las ZBEDEP exige que estas autorizaciones excepcionales se apliquen restrictivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo (MAIN)** para recoger parcialmente la motivación expuesta.

**DOC: 18 -** [REDACTED]

---

**ALEGACIÓN.** Reproduce alegaciones DOC.14

**RESPUESTA.** Remisión a respuesta alegaciones doc. 14.

**DOC: 19 -** [REDACTED]

---

**ALEGACIÓN.** Reproduce alegaciones DOC.17

**RESPUESTA.** Remisión a respuesta alegaciones doc. 17.

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

DOC: 20 - [REDACTED] Z

---

**ALEGACIÓN.** Reproduce alegaciones DOC.17

**RESPUESTA.** Remisión a respuesta alegaciones doc. 17.

DOC: 21 - [REDACTED]

---

**ALEGACIÓN.** Reproduce alegaciones DOC.17

**RESPUESTA.** Remisión a respuesta alegaciones doc. 17.

DOC: 22 - [REDACTED]

---

**ALEGACIÓN.** Reproduce alegaciones DOC.17

**RESPUESTA.** Remisión a respuesta alegaciones doc. 17.

DOC: 23 - [REDACTED]

---

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  
[REDACTED]

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  
[REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Reproduce alegaciones DOC.17

**RESPUESTA.** Remisión a respuesta alegaciones doc. 17.

**DOC: 24 -** [REDACTED]

---

**ALEGACIÓN.** Reproduce alegaciones DOC.17

**RESPUESTA.** Remisión a respuesta alegaciones doc. 17.

**DOC: 25 -** [REDACTED]

---

**ALEGACIÓN.** Reproduce alegaciones DOC.17

**RESPUESTA.** Remisión a respuesta alegaciones doc. 17.

**DOC: 26 -** [REDACTED]

---

**ALEGACIÓN.** Reproduce alegaciones DOC.14

**RESPUESTA.** Remisión a respuesta alegaciones doc. 14.

**DOC: 27 -** [REDACTED]

---

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  
[REDACTED]

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  
[REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Reproduce alegaciones DOC.17

**RESPUESTA.** Remisión a respuesta alegaciones doc. 17.

DOC: 28 - [REDACTED]

---

**ALEGACIÓN.** Reproduce alegaciones DOC.17

**RESPUESTA.** Remisión a respuesta alegaciones doc. 17.

DOC: 29 - [REDACTED]

---

**ALEGACIÓN.** Reproduce alegaciones DOC.17

**RESPUESTA.** Remisión a respuesta alegaciones doc. 17.

DOC: 30 - [REDACTED]

---

**ALEGACIÓN.** Reproduce alegaciones DOC.17

**RESPUESTA.** Remisión a respuesta alegaciones doc. 17.

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  
[REDACTED]

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  
[REDACTED]

## DOC: 31 - [REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Omisión de medidas estructurales de gestión del tráfico y la vulneración del deber de buena administración

Pese a ser una ordenanza centrada en la movilidad y que busca reducir la contaminación derivada de emisiones, no se plantea ninguna medida para solucionar los atascos crónicos que sufre el municipio desde hace décadas en las horas punta de los días laborables. Resto alegaciones: reproduce alegaciones DOC.17

**RESPUESTA.** La referencia a estas situaciones no deseables es perfectamente comprensible; sin embargo, no se circunscribe exclusivamente a los objetivos que persigue la norma cuya modificación se aborda. Se trata de un ámbito complejo que constituye un reto de primer orden para una ciudad como Madrid y que exige la puesta en marcha de distintas políticas públicas, que incluyen no solo la regulación de la movilidad, sino también actuaciones en materia de infraestructuras y transporte público.

Estas medidas contribuyen a garantizar los derechos de la ciudadanía y, al mismo tiempo, a fomentar una mayor conciencia social sobre la consecución de los objetivos de sostenibilidad y mejora del bienestar urbano, haciendo a los ciudadanos partícipes en el diseño de las soluciones más adecuadas.

En todo caso, debe resaltarse el impacto positivo que la política medioambiental municipal —y, en particular, la existencia de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) y del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER)— produce sobre la reducción de la saturación de vehículos a motor en las vías urbanas. Dichos efectos han sido objeto de análisis específico y se encuentran recogidos en las conclusiones de los estudios técnicos incorporados al expediente normativo.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

Resto alegaciones: remisión a respuesta alegaciones doc. 17.

## DOC: 32 - [REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Omisión de medidas estructurales de gestión del tráfico y la vulneración del deber de buena administración

Pese a ser una ordenanza centrada en la movilidad y que busca reducir la contaminación derivada de emisiones, no se plantea ninguna medida para solucionar los atascos crónicos que sufre el municipio desde hace décadas en las horas punta de los días laborables. Resto alegaciones: reproduce alegaciones DOC.17

### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  
[REDACTED]

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  
[REDACTED]

**RESPUESTA.** La referencia a estas situaciones no deseables es perfectamente comprensible; sin embargo, no se circunscribe exclusivamente a los objetivos que persigue la norma cuya modificación se aborda. Se trata de un ámbito complejo que constituye un reto de primer orden para una ciudad como Madrid y que exige la puesta en marcha de distintas políticas públicas, que incluyen no solo la regulación de la movilidad, sino también actuaciones en materia de infraestructuras y transporte público.

Estas medidas contribuyen a garantizar los derechos de la ciudadanía y, al mismo tiempo, a fomentar una mayor conciencia social sobre la consecución de los objetivos de sostenibilidad y mejora del bienestar urbano, haciendo a los ciudadanos partícipes en el diseño de las soluciones más adecuadas.

En todo caso, debe resaltarse el impacto positivo que la política medioambiental municipal —y, en particular, la existencia de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) y del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER)— produce sobre la reducción de la saturación de vehículos a motor en las vías urbanas. Dichos efectos han sido objeto de análisis específico y se encuentran recogidos en las conclusiones de los estudios técnicos incorporados al expediente normativo.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

Resto alegaciones: remisión a respuesta alegaciones doc. 17.

## DOC: 33 - [REDACTED]

### **ALEGACIÓN.** Omisión de medidas estructurales de gestión del tráfico y la vulneración del deber de buena administración

Pese a ser una ordenanza centrada en la movilidad y que busca reducir la contaminación derivada de emisiones, no se plantea ninguna medida para solucionar los atascos crónicos que sufre el municipio desde hace décadas en las horas punta de los días laborables. Resto alegaciones: reproduce alegaciones DOC.17

**RESPUESTA.** La referencia a estas situaciones no deseables es perfectamente comprensible; sin embargo, no se circunscribe exclusivamente a los objetivos que persigue la norma cuya modificación se aborda. Se trata de un ámbito complejo que constituye un reto de primer orden para una ciudad como Madrid y que exige la puesta en marcha de distintas políticas públicas, que incluyen no solo la regulación de la movilidad, sino también actuaciones en materia de infraestructuras y transporte público.

Estas medidas contribuyen a garantizar los derechos de la ciudadanía y, al mismo tiempo, a fomentar una mayor conciencia social sobre la consecución de los objetivos de sostenibilidad y mejora del bienestar urbano, haciendo a los ciudadanos partícipes en el diseño de las soluciones más adecuadas.

### Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  
[REDACTED]

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  
[REDACTED]

En todo caso, debe resaltarse el impacto positivo que la política medioambiental municipal —y, en particular, la existencia de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) y del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER)— produce sobre la reducción de la saturación de vehículos a motor en las vías urbanas. Dichos efectos han sido objeto de análisis específico y se encuentran recogidos en las conclusiones de los estudios técnicos incorporados al expediente normativo.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

Resto alegaciones: remisión a respuesta alegaciones doc. 17.

## DOC: 34 - [REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Omisión de medidas estructurales de gestión del tráfico y la vulneración del deber de buena administración  
Pese a ser una ordenanza centrada en la movilidad y que busca reducir la contaminación derivada de emisiones, no se plantea ninguna medida para solucionar los atascos crónicos que sufre el municipio desde hace décadas en las horas punta de los días laborables. Resto alegaciones: reproduce alegaciones DOC.17

**RESPUESTA.** La referencia a estas situaciones no deseables es perfectamente comprensible; sin embargo, no se circunscribe exclusivamente a los objetivos que persigue la norma cuya modificación se aborda. Se trata de un ámbito complejo que constituye un reto de primer orden para una ciudad como Madrid y que exige la puesta en marcha de distintas políticas públicas, que incluyen no solo la regulación de la movilidad, sino también actuaciones en materia de infraestructuras y transporte público.

Estas medidas contribuyen a garantizar los derechos de la ciudadanía y, al mismo tiempo, a fomentar una mayor conciencia social sobre la consecución de los objetivos de sostenibilidad y mejora del bienestar urbano, haciendo a los ciudadanos partícipes en el diseño de las soluciones más adecuadas.

En todo caso, debe resaltarse el impacto positivo que la política medioambiental municipal —y, en particular, la existencia de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) y del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER)— produce sobre la reducción de la saturación de vehículos a motor en las vías urbanas. Dichos efectos han sido objeto de análisis específico y se encuentran recogidos en las conclusiones de los estudios técnicos incorporados al expediente normativo.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

Resto alegaciones: remisión a respuesta alegaciones doc. 17.

### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  
[REDACTED]

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  
[REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Solicita ampliar el área del SER en Palomeras Bajas para incluir la zona del Estadio de Vallecas y propone la inclusión total o parcial de otros barrios de Puente de Vallecas. Se propone, como escenario ideal, la inclusión completa de cinco barrios de Puente de Vallecas en el Área de Estacionamiento Regulado. Se solicita, como alternativa, la inclusión parcial en el SER de zonas con problemas de aparcamiento en los barrios de **Portazgo y Palomeras Sureste**.

**RESPUESTA.** Las posibles ampliaciones del SER previstas en el proyecto inicial de la Ordenanza de Movilidad Sostenible para el Distrito de **Puente de Vallecas** tienen como objetivo reducir el uso indiscriminado del vehículo privado y fomentar formas de movilidad más eficientes y sostenibles. Asimismo, buscan preservar los espacios de estacionamiento en vía pública para los residentes en su propio barrio y garantizar una distribución equitativa y racional de las plazas, que permita una adecuada rotación y contribuya a una movilidad sostenible en toda la ciudad de Madrid. Todo ello permite mejorar la calidad del aire mediante la reducción de emisiones contaminantes.

Para fundamentar las posibles ampliaciones, se han realizado estudios de ocupación/rotación en dichos ámbitos, en los que se han comprobado las necesidades existentes en relación con el estacionamiento en vía pública y las afecciones que genera, principalmente para los vecinos residentes en sus barrios.

Por lo que respecta al resto de las zonas señaladas en la alegación como susceptibles de ampliación del SER, aun cuando se han realizado los estudios técnicos pertinentes, debe indicarse que, en el momento actual, dichas áreas no cumplen las condiciones y requisitos establecidos para su incorporación. En consecuencia, no se prevé extender la ampliación del SER a estos ámbitos dentro de los plazos mencionados.

Concretamente, según la documentación que acompaña al proyecto de Ordenanza, la ampliación del SER en los barrios de **San Diego, Numancia y Palomeras Bajas** dentro del Distrito de Puente de Vallecas actualmente se justifica especialmente en dichos barrios por la elevada presión sobre el aparcamiento, las dificultades de los residentes para estacionar, especialmente al regresar de su jornada laboral, el efecto frontera con zonas ya reguladas, así como la falta de garajes en determinados edificaciones residenciales en los barrios indicados. A ello se suma la demanda generada por la actividad comercial, que provoca gran rotación de vehículos, y el incremento de infracciones por estacionamiento indebido, constatado en los estudios realizados.

Asimismo, indicar el apartado segundo de la Disposición transitoria quinta del proyecto inicial de la modificación de la OMS, establece que la implantación de forma efectiva del SER se llevará a cabo antes de 31 de diciembre de 2035, para ello será imprescindible contar con el acuerdo previo favorable de la Junta de Distrito correspondiente, así como haber consultado previamente a los vecinos y asociaciones vecinales afectadas.

El **objetivo principal del SER** es **ordenar y priorizar el uso de las bandas de estacionamiento en la vía pública**, de manera que dichos espacios puedan ser **utilizados preferentemente por los residentes** y por quienes realizan desplazamientos necesarios al ámbito afectado. La ampliación del SER se fundamenta

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  
[REDACTED]

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  
[REDACTED]

precisamente en la necesidad de garantizar esta prioridad, **optimizando la rotación y reduciendo la presión del estacionamiento externo** que afecta a los barrios limítrofes

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

## DOC: 36 - ASOCIACIÓN DE VECINOS DEHESA DEL PRINCIPE

**ALEGACIÓN.** Se solicita la inclusión del Barrio de **Campamento** en la zona SER debido a la alta presión de aparcamiento que sufre por su condición de 'zona frontera'.

**RESPUESTA:** Para fundamentar las posibles ampliaciones del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se han realizado estudios de ocupación y rotación en los ámbitos potencialmente afectados, en los que se han identificado las necesidades existentes en relación con el estacionamiento en vía pública y las afecciones generadas, especialmente para los vecinos residentes en los barrios analizados.

Según la documentación que acompaña al Proyecto de Ordenanza, la ampliación del SER se justifica fundamentalmente por la elevada presión sobre el aparcamiento, las dificultades de los residentes para estacionar —particularmente al regresar de su jornada laboral—, el efecto frontera con zonas ya reguladas, la carencia de garajes en algunas edificaciones residenciales, la demanda vinculada a la actividad comercial y la alta rotación de vehículos que esta genera, así como el incremento de infracciones por estacionamiento indebido detectado en los estudios realizados.

En relación con el barrio de Campamento, del Distrito de Latina, los análisis técnicos disponibles no reflejan actualmente niveles de ocupación ni de rotación que permitan equiparar su situación a la de los ámbitos donde sí se ha propuesto la ampliación del SER. Pese a que se han señalado circunstancias vinculadas al denominado "efecto frontera" por la proximidad de municipios limítrofes y ejes viarios de alta capacidad, los datos de presión de estacionamiento recogidos en los estudios municipales no cumplen los requisitos establecidos para justificar su inclusión en la ampliación prevista en este expediente.

Por ello, en los plazos y términos contemplados en el Proyecto de Ordenanza, **no se prevé la implantación del SER en el barrio de Campamento.**

Asimismo, el apartado segundo de la Disposición Transitoria Quinta del proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece que la implantación efectiva del SER deberá llevarse a cabo antes del 31 de diciembre de 2035. Para ello, será imprescindible contar previamente con el acuerdo favorable de la Junta Municipal de Distrito correspondiente, así como haber consultado a los vecinos y asociaciones vecinales afectadas.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

## DOC. 37 - [REDACTED]

**ALEGACIÓN** . Se aporta el documento 'Propuesta-mejora-SER\_Puente-Vallecas.pdf' para su valoración.

**RESPUESTA.** Para fundamentar las posibles ampliaciones del Área de Estacionamiento Regulado (AER), se han realizado estudios de ocupación y rotación en los ámbitos afectados, en los que se han identificado las necesidades existentes en relación con el estacionamiento en vía pública y las afecciones generadas, especialmente para los vecinos residentes en dichos barrios.

En concreto, según la documentación que acompaña al Proyecto de Ordenanza, la ampliación del SER en los barrios de San Diego, Numancia y Palomeras Bajas, pertenecientes al Distrito de Puente de Vallecas, se justifica principalmente por la elevada presión sobre el aparcamiento, las dificultades de los residentes para estacionar —especialmente al regresar de su jornada laboral—, el efecto frontera con zonas ya reguladas, así como la carencia de garajes en determinadas edificaciones residenciales. A ello se suma la demanda asociada a la actividad comercial, que genera una alta rotación de vehículos, y el incremento de infracciones por estacionamiento indebido detectado en los estudios realizados.

Por lo que respecta al resto de las zonas señaladas en la alegación como susceptibles de ampliación del SER, aun cuando se han realizado los estudios técnicos pertinentes, debe indicarse que, en el momento actual, dichas áreas no cumplen las condiciones y requisitos establecidos para su incorporación. En consecuencia, no se prevé extender la ampliación del SER a estos ámbitos dentro de los plazos mencionados.

Asimismo, el apartado segundo de la Disposición Transitoria Quinta del proyecto inicial de modificación de la OMS establece que la implantación efectiva del SER deberá llevarse a cabo antes del 31 de diciembre de 2035. Para ello, será imprescindible contar previamente con el acuerdo favorable de la Junta de Distrito correspondiente, así como haber consultado a los vecinos y asociaciones vecinales afectadas.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

## DOC. 38 - [REDACTED]

### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  
[REDACTED]

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  
[REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Solicita ampliar el SER en Palomeras Bajas para incluir el entorno del Estadio de Vallecas, debido a la alta presión de aparcamiento que genera. Propone, como escenario ideal, la inclusión total de cinco barrios de **Puente de Vallecas** en la zona SER. Sugiere, como alternativa, la inclusión parcial en el SER de zonas problemáticas de los barrios de **Portazgo y Palomeras Sureste**.

Para fundamentar las posibles ampliaciones del Área de Estacionamiento Regulado, se han realizado estudios de ocupación y rotación en los ámbitos afectados, en los que se han identificado las necesidades existentes en relación con el estacionamiento en vía pública y las afecciones generadas, especialmente para los vecinos residentes en dichos barrios.

En concreto, según la documentación que acompaña al Proyecto de Ordenanza, la ampliación del SER en los barrios de **San Diego, Numancia y Palomeras Bajas**, pertenecientes al Distrito de Puente de Vallecas, se justifica principalmente por la elevada presión sobre el aparcamiento, las dificultades de los residentes para estacionar —especialmente al regresar de su jornada laboral—, el efecto frontera con zonas ya reguladas, así como la carencia de garajes en determinadas edificaciones residenciales. A ello se suma la demanda asociada a la actividad comercial, que genera una alta rotación de vehículos, y el incremento de infracciones por estacionamiento indebido detectado en los estudios realizados.

Por lo que respecta al resto de las zonas señaladas en la alegación como susceptibles de ampliación del SER, aun cuando se han realizado los estudios técnicos pertinentes, debe indicarse que, en el momento actual, dichas áreas no cumplen las condiciones y requisitos establecidos para su incorporación. En consecuencia, no se prevé extender la ampliación del SER a estos ámbitos dentro de los plazos mencionados.

Asimismo, el apartado segundo de la Disposición Transitoria Quinta del proyecto inicial de modificación de la OMS establece que la implantación efectiva del SER deberá llevarse a cabo antes del 31 de diciembre de 2035. Para ello, será imprescindible contar previamente con el acuerdo favorable de la Junta de Distrito correspondiente, así como haber consultado a los vecinos y asociaciones vecinales afectadas.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

DOC. 39 - [REDACTED]

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  
[REDACTED]

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  
[REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Solicita ampliar el área SER propuesta para el barrio de Palomeras Bajas para incluir la zona del Estadio de Vallecas debido a la alta presión de aparcamiento. y, subsidiariamente, la totalidad o parte de otros barrios del distrito. Propone, como escenario ideal, incluir la totalidad de los barrios de **San Diego, Numancia, Palomeras Bajas, Portazgo y Palomeras Sureste** en el SER. Como alternativa, solicita incluir parcialmente en el SER zonas específicas de los barrios de Portazgo y Palomeras Sureste con problemas de aparcamiento.

**RESPUESTA.** Para fundamentar las posibles ampliaciones, se han realizado estudios de ocupación y rotación en los ámbitos afectados, en los que se han identificado las necesidades existentes en relación con el estacionamiento en vía pública y las afecciones generadas, especialmente para los vecinos residentes en dichos barrios.

En concreto, según la documentación que acompaña al Proyecto de Ordenanza, la ampliación del SER en los barrios de San Diego, Numancia y Palomeras Bajas, pertenecientes al Distrito de Puente de Vallecas, se justifica principalmente por la elevada presión sobre el aparcamiento, las dificultades de los residentes para estacionar —especialmente al regresar de su jornada laboral—, el efecto frontera con zonas ya reguladas, así como la carencia de garajes en determinadas edificaciones residenciales. A ello se suma la demanda asociada a la actividad comercial, que genera una alta rotación de vehículos, y el incremento de infracciones por estacionamiento indebido detectado en los estudios realizados.

Por lo que respecta al resto de las zonas señaladas en la alegación como susceptibles de ampliación del SER, aun cuando se han realizado los estudios técnicos pertinentes, debe indicarse que, en el momento actual, dichas áreas no cumplen las condiciones y requisitos establecidos para su incorporación. En consecuencia, no se prevé extender la ampliación del SER a estos ámbitos dentro de los plazos mencionados.

Asimismo, el apartado segundo de la Disposición Transitoria Quinta del proyecto inicial de modificación de la OMS establece que la implantación efectiva del SER deberá llevarse a cabo antes del 31 de diciembre de 2035. Para ello, será imprescindible contar previamente con el acuerdo favorable de la Junta de Distrito correspondiente, así como haber consultado a los vecinos y asociaciones vecinales afectadas.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

## DOC: 40 - MAGONI ALIMENTARIA SL

**ALEGACIÓN.** Omisión de medidas estructurales de gestión del tráfico y la vulneración del deber de buena administración  
Pese a ser una ordenanza centrada en la movilidad y que busca reducir la contaminación derivada de emisiones, no se plantea ninguna media para solucionar los atascos crónicos que sufre el municipio desde hace décadas en las horas punta de los días laborables. Resto alegaciones: reproduce alegaciones DOC.17

### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

**RESPUESTA.** La referencia a estas situaciones no deseables es perfectamente comprensible; sin embargo, no se circunscribe exclusivamente a los objetivos que persigue la norma cuya modificación se aborda. Se trata de un ámbito complejo que constituye un reto de primer orden para una ciudad como Madrid y que exige la puesta en marcha de distintas políticas públicas, que incluyen no solo la regulación de la movilidad, sino también actuaciones en materia de infraestructuras y transporte público.

Estas medidas contribuyen a garantizar los derechos de la ciudadanía y, al mismo tiempo, a fomentar una mayor conciencia social sobre la consecución de los objetivos de sostenibilidad y mejora del bienestar urbano, haciendo a los ciudadanos partícipes en el diseño de las soluciones más adecuadas.

En todo caso, debe resaltarse el impacto positivo que la política medioambiental municipal —y, en particular, la existencia de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) y del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER)— produce sobre la reducción de la saturación de vehículos a motor en las vías urbanas. Dichos efectos han sido objeto de análisis específico y se encuentran recogidos en las conclusiones de los estudios técnicos incorporados al expediente normativo.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

Resto alegaciones: remisión a respuesta alegaciones doc. 17.

## DOC: 41 - [REDACTED]

### **ALEGACIÓN.** Omisión de medidas estructurales de gestión del tráfico y la vulneración del deber de buena administración

Pese a ser una ordenanza centrada en la movilidad y que busca reducir la contaminación derivada de emisiones, no se plantea ninguna medida para solucionar los atascos crónicos que sufre el municipio desde hace décadas en las horas punta de los días laborables. Resto alegaciones: reproduce alegaciones DOC.17

**RESPUESTA.** La referencia a estas situaciones no deseables es perfectamente comprensible; sin embargo, no se circunscribe exclusivamente a los objetivos que persigue la norma cuya modificación se aborda. Se trata de un ámbito complejo que constituye un reto de primer orden para una ciudad como Madrid y que exige la puesta en marcha de distintas políticas públicas, que incluyen no solo la regulación de la movilidad, sino también actuaciones en materia de infraestructuras y transporte público.

Estas medidas contribuyen a garantizar los derechos de la ciudadanía y, al mismo tiempo, a fomentar una mayor conciencia social sobre la consecución de los objetivos de sostenibilidad y mejora del bienestar urbano, haciendo a los ciudadanos partícipes en el diseño de las soluciones más adecuadas.

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  
[REDACTED]

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  
[REDACTED]

En todo caso, debe resaltarse el impacto positivo que la política medioambiental municipal —y, en particular, la existencia de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) y del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER)— produce sobre la reducción de la saturación de vehículos a motor en las vías urbanas. Dichos efectos han sido objeto de análisis específico y se encuentran recogidos en las conclusiones de los estudios técnicos incorporados al expediente normativo.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

Resto alegaciones: remisión a respuesta alegaciones doc. 17.

**DOC: 42 -** [REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Omisión de medidas estructurales de gestión del tráfico y la vulneración del deber de buena administración

Pese a ser una ordenanza centrada en la movilidad y que busca reducir la contaminación derivada de emisiones, no se plantea ninguna medida para solucionar los atascos crónicos que sufre el municipio desde hace décadas en las horas punta de los días laborables. Resto alegaciones: reproduce alegaciones DOC.17

**RESPUESTA.** La referencia a estas situaciones no deseables es perfectamente comprensible; sin embargo, no se circunscribe exclusivamente a los objetivos que persigue la norma cuya modificación se aborda. Se trata de un ámbito complejo que constituye un reto de primer orden para una ciudad como Madrid y que exige la puesta en marcha de distintas políticas públicas, que incluyen no solo la regulación de la movilidad, sino también actuaciones en materia de infraestructuras y transporte público.

Estas medidas contribuyen a garantizar los derechos de la ciudadanía y, al mismo tiempo, a fomentar una mayor conciencia social sobre la consecución de los objetivos de sostenibilidad y mejora del bienestar urbano, haciendo a los ciudadanos partícipes en el diseño de las soluciones más adecuadas.

En todo caso, debe resaltarse el impacto positivo que la política medioambiental municipal —y, en particular, la existencia de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) y del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER)— produce sobre la reducción de la saturación de vehículos a motor en las vías urbanas. Dichos efectos han sido objeto de análisis específico y se encuentran recogidos en las conclusiones de los estudios técnicos incorporados al expediente normativo.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

Resto alegaciones: remisión a respuesta alegaciones doc. 17.

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  
[REDACTED]

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  
[REDACTED]

## DOC: 43 - ASOCIACIÓN VEHÍCULOS AFECTADOS POR RESTRICCIONES MEDIOAMBIENTALES(AVARM)

---

**ALEGACIÓN.** Reproduce alegaciones DOC.14

**RESPUESTA.** Remisión a respuesta alegaciones doc. 14.

DOC: 44 - [REDACTED]

---

**ALEGACIÓN.** Reproduce alegaciones DOC.17

**RESPUESTA.** Remisión a respuesta alegaciones doc. 17.

DOC: 45 - [REDACTED]

---

**ALEGACIÓN.** Reproduce alegaciones DOC.17

**RESPUESTA.** Remisión a respuesta alegaciones doc. 17.

DOC: 46 - [REDACTED]

---

**ALEGACIÓN.** Omisión de medidas estructurales de gestión del tráfico y la vulneración del deber de buena administración

### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  
[REDACTED]

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  
[REDACTED]

Pese a ser una ordenanza centrada en la movilidad y que busca reducir la contaminación derivada de emisiones, no se plantea ninguna media para solucionar los atascos crónicos que sufre el municipio desde hace décadas en las horas punta de los días laborables. Resto alegaciones: reproduce alegaciones DOC.17

**RESPUESTA.** La referencia a estas situaciones no deseables es perfectamente comprensible; sin embargo, no se circunscribe exclusivamente a los objetivos que persigue la norma cuya modificación se aborda. Se trata de un ámbito complejo que constituye un reto de primer orden para una ciudad como Madrid y que exige la puesta en marcha de distintas políticas públicas, que incluyen no solo la regulación de la movilidad, sino también actuaciones en materia de infraestructuras y transporte público.

Estas medidas contribuyen a garantizar los derechos de la ciudadanía y, al mismo tiempo, a fomentar una mayor conciencia social sobre la consecución de los objetivos de sostenibilidad y mejora del bienestar urbano, haciendo a los ciudadanos partícipes en el diseño de las soluciones más adecuadas.

En todo caso, debe resaltarse el impacto positivo que la política medioambiental municipal —y, en particular, la existencia de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) y del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER)— produce sobre la reducción de la saturación de vehículos a motor en las vías urbanas. Dichos efectos han sido objeto de análisis específico y se encuentran recogidos en las conclusiones de los estudios técnicos incorporados al expediente normativo.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

Resto alegaciones: remisión a respuesta alegaciones doc. 17.


## DOC: 47 –


**ALEGACIÓN.** Omisión de medidas estructurales de gestión del tráfico y la vulneración del deber de buena administración

Pese a ser una ordenanza centrada en la movilidad y que busca reducir la contaminación derivada de emisiones, no se plantea ninguna media para solucionar los atascos crónicos que sufre el municipio desde hace décadas en las horas punta de los días laborables. Resto alegaciones: reproduce alegaciones DOC.17

**RESPUESTA.** La referencia a estas situaciones no deseables es perfectamente comprensible; sin embargo, no se circunscribe exclusivamente a los objetivos que persigue la norma cuya modificación se aborda. Se trata de un ámbito complejo que constituye un reto de primer orden para una ciudad como Madrid y que exige la puesta en marcha de distintas políticas públicas, que incluyen no solo la regulación de la movilidad, sino también actuaciones en materia de infraestructuras y transporte público.

### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  


Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  


Estas medidas contribuyen a garantizar los derechos de la ciudadanía y, al mismo tiempo, a fomentar una mayor conciencia social sobre la consecución de los objetivos de sostenibilidad y mejora del bienestar urbano, haciendo a los ciudadanos partícipes en el diseño de las soluciones más adecuadas.

En todo caso, debe resaltarse el impacto positivo que la política medioambiental municipal —y, en particular, la existencia de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) y del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER)— produce sobre la reducción de la saturación de vehículos a motor en las vías urbanas. Dichos efectos han sido objeto de análisis específico y se encuentran recogidos en las conclusiones de los estudios técnicos incorporados al expediente normativo.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

Resto alegaciones: remisión a respuesta alegaciones doc. 17.

## DOC: 48 - [REDACTED]

### ALEGACIÓN. Omisión de medidas estructurales de gestión del tráfico y la vulneración del deber de buena administración

Pese a ser una ordenanza centrada en la movilidad y que busca reducir la contaminación derivada de emisiones, no se plantea ninguna medida para solucionar los atascos crónicos que sufre el municipio desde hace décadas en las horas punta de los días laborables. Resto alegaciones: reproduce alegaciones DOC.17

**RESPUESTA.** La referencia a estas situaciones no deseables es perfectamente comprensible; sin embargo, no se circunscribe exclusivamente a los objetivos que persigue la norma cuya modificación se aborda. Se trata de un ámbito complejo que constituye un reto de primer orden para una ciudad como Madrid y que exige la puesta en marcha de distintas políticas públicas, que incluyen no solo la regulación de la movilidad, sino también actuaciones en materia de infraestructuras y transporte público.

Estas medidas contribuyen a garantizar los derechos de la ciudadanía y, al mismo tiempo, a fomentar una mayor conciencia social sobre la consecución de los objetivos de sostenibilidad y mejora del bienestar urbano, haciendo a los ciudadanos partícipes en el diseño de las soluciones más adecuadas.

En todo caso, debe resaltarse el impacto positivo que la política medioambiental municipal —y, en particular, la existencia de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) y del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER)— produce sobre la reducción de la saturación de vehículos a motor en las vías urbanas. Dichos efectos han sido objeto de análisis específico y se encuentran recogidos en las conclusiones de los estudios técnicos incorporados al expediente normativo.

### Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  
[REDACTED]

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  
[REDACTED]

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

Resto alegaciones: remisión a respuesta alegaciones doc. 17.

**DOC: 49** [REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Omisión de medidas estructurales de gestión del tráfico y la vulneración del deber de buena administración

Pese a ser una ordenanza centrada en la movilidad y que busca reducir la contaminación derivada de emisiones, no se plantea ninguna medida para solucionar los atascos crónicos que sufre el municipio desde hace décadas en las horas punta de los días laborables. Resto alegaciones: reproduce alegaciones DOC.17

**RESPUESTA.** La referencia a estas situaciones no deseables es perfectamente comprensible; sin embargo, no se circunscribe exclusivamente a los objetivos que persigue la norma cuya modificación se aborda. Se trata de un ámbito complejo que constituye un reto de primer orden para una ciudad como Madrid y que exige la puesta en marcha de distintas políticas públicas, que incluyen no solo la regulación de la movilidad, sino también actuaciones en materia de infraestructuras y transporte público.

Estas medidas contribuyen a garantizar los derechos de la ciudadanía y, al mismo tiempo, a fomentar una mayor conciencia social sobre la consecución de los objetivos de sostenibilidad y mejora del bienestar urbano, haciendo a los ciudadanos partícipes en el diseño de las soluciones más adecuadas.

En todo caso, debe resaltarse el impacto positivo que la política medioambiental municipal —y, en particular, la existencia de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) y del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER)— produce sobre la reducción de la saturación de vehículos a motor en las vías urbanas. Dichos efectos han sido objeto de análisis específico y se encuentran recogidos en las conclusiones de los estudios técnicos incorporados al expediente normativo.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

Resto alegaciones: remisión a respuesta alegaciones doc. 17.

**DOC: 50** – [REDACTED]

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  
[REDACTED]

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  
[REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Omisión de medidas estructurales de gestión del tráfico y la vulneración del deber de buena administración

Pese a ser una ordenanza centrada en la movilidad y que busca reducir la contaminación derivada de emisiones, no se plantea ninguna medida para solucionar los atascos crónicos que sufre el municipio desde hace décadas en las horas punta de los días laborables. Resto alegaciones: reproduce alegaciones DOC.17

**RESPUESTA.** La referencia a estas situaciones no deseables es perfectamente comprensible; sin embargo, no se circunscribe exclusivamente a los objetivos que persigue la norma cuya modificación se aborda. Se trata de un ámbito complejo que constituye un reto de primer orden para una ciudad como Madrid y que exige la puesta en marcha de distintas políticas públicas, que incluyen no solo la regulación de la movilidad, sino también actuaciones en materia de infraestructuras y transporte público.

Estas medidas contribuyen a garantizar los derechos de la ciudadanía y, al mismo tiempo, a fomentar una mayor conciencia social sobre la consecución de los objetivos de sostenibilidad y mejora del bienestar urbano, haciendo a los ciudadanos partícipes en el diseño de las soluciones más adecuadas.

En todo caso, debe resaltarse el impacto positivo que la política medioambiental municipal —y, en particular, la existencia de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) y del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER)— produce sobre la reducción de la saturación de vehículos a motor en las vías urbanas. Dichos efectos han sido objeto de análisis específico y se encuentran recogidos en las conclusiones de los estudios técnicos incorporados al expediente normativo.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

Resto alegaciones: remisión a respuesta alegaciones doc. 17.

## DOC: 51 – [REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Omisión de medidas estructurales de gestión del tráfico y la vulneración del deber de buena administración

Pese a ser una ordenanza centrada en la movilidad y que busca reducir la contaminación derivada de emisiones, no se plantea ninguna medida para solucionar los atascos crónicos que sufre el municipio desde hace décadas en las horas punta de los días laborables. Resto alegaciones: reproduce alegaciones DOC.17

**RESPUESTA.** La referencia a estas situaciones no deseables es perfectamente comprensible; sin embargo, no se circunscribe exclusivamente a los objetivos que persigue la norma cuya modificación se aborda. Se trata de un ámbito complejo que constituye un reto de primer orden para una ciudad como Madrid y que exige la puesta en marcha de distintas políticas públicas, que incluyen no solo la regulación de la movilidad, sino también actuaciones en materia de infraestructuras y transporte público.

### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  
[REDACTED]

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  
[REDACTED]

Estas medidas contribuyen a garantizar los derechos de la ciudadanía y, al mismo tiempo, a fomentar una mayor conciencia social sobre la consecución de los objetivos de sostenibilidad y mejora del bienestar urbano, haciendo a los ciudadanos partícipes en el diseño de las soluciones más adecuadas.

En todo caso, debe resaltarse el impacto positivo que la política medioambiental municipal —y, en particular, la existencia de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) y del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER)— produce sobre la reducción de la saturación de vehículos a motor en las vías urbanas. Dichos efectos han sido objeto de análisis específico y se encuentran recogidos en las conclusiones de los estudios técnicos incorporados al expediente normativo.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

Resto alegaciones: remisión a respuesta alegaciones doc. 17.

## DOC.52 - COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA

**ALEGACIÓN.** No existe un déficit de oferta que justifique la expansión de VTC, pues la oferta actual ya supera la demanda y las comparaciones con otras ciudades son inválidas. El servicio VTC tiene un rol de apoyo ocasional y no estructural en la movilidad, usado principalmente como alternativa en situaciones de urgencia. La expansión masiva de VTC es insostenible e ineficiente, ya que la demanda no puede absorber tal aumento de oferta y crearía una sobrecapacidad permanente. La expansión de VTC no creará nueva movilidad, sino que captará usuarios principalmente del transporte público, afectando negativamente la sostenibilidad del sistema. La sobreoferta de VTC degradará el sector con más ineficiencia, peor calidad de servicio, precariedad laboral y desigualdades en la cobertura. La expansión de VTC aumentará las emisiones y la congestión debido al incremento de kilómetros improductivos, a pesar de la eficiencia individual de los vehículos. La expansión de VTC contradice las políticas de movilidad sostenible, daña financieramente al transporte público y empeora la congestión. Las microsimulaciones demuestran que la red viaria de Madrid ya está saturada y una expansión de VTC empeorará la congestión, las demoras y los tiempos de viaje. El estudio concluye que no se deben conceder nuevas autorizaciones VTC para proteger el medio ambiente y la salud, ya que todos los vehículos, incluidos los eléctricos, emiten partículas contaminantes. El estudio concluye que no se deben conceder nuevas autorizaciones VTC porque la flota actual ya presenta una sobreoferta, evidenciada por el alto porcentaje de kilómetros recorridos sin pasajeros, lo que agrava la congestión y la contaminación. El estudio concluye que no se deben conceder nuevas autorizaciones VTC porque la oferta actual ya satisface la demanda con un buen nivel de servicio, haciendo innecesario un aumento de la flota.

### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

**RESPUESTA.** En relación con lo alegado sobre los **VTC**, se recuerda que su regulación queda conformada, en primer lugar por la Ley 20/1998, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, y por la disposición que la desarrolla en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, el Decreto 5/2024, de 10 de enero, del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid, así como el Decreto 101/2016, de 18 de octubre, del Consejo de Gobierno, por el que se regulan los distintivos identificativos de los vehículos dedicados al arrendamiento de vehículos con conductor cuya autorización se encuentre domiciliada en la Comunidad de Madrid.

De acuerdo con el artículo 14.ter de la indicada Ley 20/1998, las competencias en materia de autorización de este tipo de vehículos no se encuentran domiciliadas en el Ayuntamiento de Madrid, ni en ningún otro de los entes locales de la Comunidad Autónoma, sino en la propia Administración regional, por medio de sus órganos competentes.

Por su parte, el artículo 2 del también mencionado Decreto 5/2014, de 10 de enero, establece los requisitos de concesión de las correspondientes autorizaciones, por parte del órgano competente de la administración autonómica. En consecuencia, el Ayuntamiento de Madrid es manifiestamente incompetente para establecer la regulación específica sugerida por el alegante.

La OMS establece que el **acceso y circulación de los VTC en las ZBEDEP** está condicionado a la autorización previa y al cumplimiento de los requisitos establecidos en el Sistema de Gestión de Accesos. En este marco, los vehículos destinados al transporte de viajeros deben estar debidamente registrados y autorizados, ya sea como taxis o como VTC, conforme a la normativa estatal y autonómica. En particular, la Ley 16/1987, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) y su desarrollo reglamentario exigen que toda actividad de transporte público de viajeros esté sujeta a autorización administrativa. La prestación de servicios sin dicha autorización constituye una infracción grave, sancionable conforme al régimen previsto en la citada ley. Asimismo, la Comunidad de Madrid, en colaboración con el Ayuntamiento y las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, lleva a cabo campañas periódicas de inspección y control del transporte de viajeros, detectándose infracciones relacionadas con la falta de distintivos, autorizaciones o documentación obligatoria. En el ámbito de las ZBEDEP, el Ayuntamiento dispone de sistemas de captación automática de matrículas y de un registro de autorizaciones, lo que permite identificar y sancionar a los vehículos que acceden sin cumplir los requisitos legales. Además, se prevé la coordinación con la Dirección General de Tráfico (DGT) para verificar la titularidad y clasificación ambiental de los vehículos.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**Alegación.** Por el Departamento de Mercancías del CMTC se alega la importancia y la especialidad de determinadas actividades de los servicios de mudanzas, a los que considera servicios esenciales desarrollados en el ámbito municipal e intrínsecamente vinculados a las necesidades más básicas de nuestros vecinos y al derecho a una vivienda digna y adecuada (art. 47 CE). Sus vehículos sólo emplean un 10% de su jornada en el desplazamiento al lugar de servicio, y en torno al 90% restante de su jornada se encuentran estacionados, por lo que, al no circular, no generan emisiones. Dado que permanecen estacionados la mayor parte de la jornada, se solicita por el CMTC que se exceptione a los vehículos que desarrollan servicios de transporte de mudanzas de las limitaciones de acceso, circulación y estacionamiento a las zonas de bajas emisiones (ZBE) y a las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica a los vehículos de mudanzas que tengan una autorización municipal de ocupación de la vía pública.

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

**RESPUESTA.** La alegación solicita que los vehículos que presten servicio de transporte de mudanzas puedan circular por las zonas de bajas emisiones de la ciudad de Madrid, incluyendo tanto las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, como Madrid ZBE.

No obstante, la alegación debe ser entendida referida exclusivamente a la restricción de los vehículos con clasificación ambiental distintas de la categoría ambiental "A" por las vías públicas de la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

- a) No puede referirse a la regulación de Madrid ZBE, contenida en el artículo 21 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 (en adelante, OMS), en su redacción dada por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, porque la regulación de Madrid ZBE no es objeto de modificación en el Proyecto de ordenanza aprobado inicialmente y sometido a información pública mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid de 11 de diciembre de 2025, sin perjuicio de la adaptación técnica, en aplicación de los principios de legalidad y jerarquía normativa, para adaptar el contenido del artículo 21.6 de la OMS a la tipificación de la infracción del artículo 76.z3) de la LTSV, aprobada con posterioridad a la aprobación de la Ordenanza 10/2021.
- b) No puede referirse a la ZBEDEP Plaza Elíptica porque la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24 de la OMS reproduce la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que ya se aplica en todas las vías públicas de la ciudad de Madrid mediante la regulación firme de Madrid ZBE.
- c) Debe entenderse referida exclusivamente a la ZBEDEP Distrito Centro por la propia literalidad de la alegación que tiene por objetivo "*establecer como requisito tener la ITV en vigor para poder acceder a las ZBE para aquellos vehículos con distintivo ambiental*", dado que la ZBEDEP Distrito Centro es la única ZBE de la ciudad de Madrid que restringe la circulación de determinados vehículos con distintivo ambiental, concretamente a los vehículos industriales con clasificación ambiental "B" y a los vehículos con clasificación ambiental "C" que atraviese su perímetro sin estar incluidos en cualquiera de los supuestos del artículo 23.3 de la OMS, o sin estacionar en un aparcamiento o garaje del interior de dicha ZBEDEP, lo que puede afectar a vehículos que desarrollen servicios de transporte de mudanzas. La alegación no puede referirse a la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el ámbito territorial de la ZBEDEP Distrito Centro, porque la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 23 de la OMS reproduce la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que ya se aplica en todas las vías públicas de la ciudad de Madrid mediante la regulación firme de Madrid ZBE.

En relación a dicha alegación se informa que:

1. El artículo 207.2 de la OMS somete a las autorizaciones a las que se refiere el artículo 209 de la misma Ordenanza, la prestación del servicio de mudanza que requiera ocupar la vía pública en los siguientes casos:

- a) Cuando se realice con vehículos cuya masa máxima autorizada (MMA) supere los 3.500 kg.
- b) Cuando se realice con vehículos montamuebles, trampillas elevadoras o similares según sus fichas técnicas.
- c) Cuando se realice con vehículos cuya MMA sea igual o inferior a 3.500 kg y lleven acoplado enganche para remolque montamuebles, o porten en su interior los montamuebles o aparatos similares.

2. El artículo 209 de la OMS contempla dos tipos de autorizaciones:

- a) Genérica, cuando la ocupación de la vía pública para realizar la mudanza se efectúe durante un tiempo no superior a cuatro días en un espacio no superior a veinticinco metros lineales de la banda de estacionamiento y siempre que no precise ocupar la acera.

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

b) Específica, con validez para cada servicio en concreto, en los siguientes supuestos en los que la realización del servicio de mudanza implique: 1.º el uso de carriles de circulación; 2.º el uso de carril bus u otro carril especialmente reservado; 3.º el uso de cualquier espacio donde esté prohibido la parada y el estacionamiento; 4.º y, con carácter general, en aquellos supuestos en que la ocupación por mudanza no se encuentre amparada dentro del tipo establecido en el artículo 209.2 a), incluidos los que supongan el uso de la banda de estacionamiento durante un tiempo superior a cuatro días o requiera el uso de un espacio superior a veinticinco metros lineales en banda de estacionamiento, o el uso de acera por un vehículo.

3. Conforme a lo previsto en el artículo 208 de la OMS la utilización de la vía y espacios públicos a los vehículos y demás medios mecánicos externos necesarios para la prestación del servicio de mudanzas supone una ocupación para mudanza, de la que serán beneficiarios *“los sujetos que presten el servicio de mudanzas a quienes se otorgará la pertinente autorización, y sólo podrán ser utilizadas por los vehículos y demás medios mecánicos externos, en las condiciones especificadas en la autorización”*.

Por tanto, la autorización genérica o específica para la prestación del servicio de transporte de mudanza habilita el desarrollo de la ocupación del espacio público imprescindible para la realización de la mudanza, en los términos contenidos en la autorización administrativa.

4. Tanto la autorización municipal para prestar el servicio de mudanzas, de los artículos 207.2 y 209 de la OMS, como la ocupación para mudanza regulada en el artículo 208 de la OMS, se regulan sin perjuicio del obligado cumplimiento de la regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de la ciudad de Madrid, incluyendo tanto Madrid ZBE como las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Por tanto, disponer de una autorización genérica o específica para prestar servicios de mudanza no habilita la circulación de los vehículos de mudanzas por las vías públicas urbanas de las ZBE de Madrid, incluidas las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica objeto de regulación en el Proyecto normativo sometido a información pública mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de 11 de diciembre de 2025.

5. La regulación de Madrid ZBE ha resultado esencial para que la ciudad de Madrid cumpla durante los ejercicios 2022, 2023 y 2024 los valores límites de dióxido de nitrógeno regulados en la Directiva 2008/50/CE, 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, por lo que resulta imprescindible su conservación.

La regulación de Madrid ZBE se ha adoptado en ejercicio de las competencias atribuidas 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 Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid (LCREM y el segundo párrafo del artículo 16.4 de la Ley de calidad del aire y protección de la atmósfera, en cumplimiento de la obligación legal establecida por el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética y del artículo 5.2 segundo inciso del Real Decreto 1052/2022, al objeto de proteger el derecho a la vida y la integridad física, el derecho a la salud y la protección de la salud pública, y del derecho a disfrutar un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona.

6. Se **desestima la alegación en lo relativo a** la solicitud de que se excepcione a los vehículos con clasificación ambiental “A” que realicen servicios de transporte de mudanzas, por las vías públicas urbanas de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, porque la alegación pretende que se modifique de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes regulada en el artículo 21.3 de la OMS, regulación firme aplicable a todas las vías públicas urbanas de la ciudad de Madrid incluidas las del ámbito territorial de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, porque el artículo 21.3 de la OMS no es objeto de modificación en el Proyecto de ordenanza aprobado inicialmente y sometido a información pública mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid de fecha 11 de diciembre de 2025.

7. En relación con la solicitud de que se excepcione a los vehículos con clasificación ambiental, según su potencial contaminante, distinta de la categoría ambiental “A”, destinados a la prestación de servicios de transporte de mudanzas, de las restricciones de circulación de la ZBEDEP Distrito Centro, La redacción que el Proyecto normativo sometido a información pública propone dar al artículo 23.3.e) apartados 6º) y 7º) de la OMS permite a los vehículos con clasificación ambiental CERO Emisiones, ECO y C que realicen mudanzas en inmuebles situados en el ámbito territorial de la ZBEDEP Distrito Centro circular por las vías públicas urbanas de su ámbito territorial en los siguientes términos:

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

*“Artículo 23.3.e) Proyecto de ordenanza. 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 de autorizaciones del anexo III en los supuestos en que resulten aplicables:*

*6.º Los vehículos con clasificación ambiental CERO Emisiones, ECO o C que dispongan de autorización del colectivo cualificado de titulares de vehículos comerciales e industriales del SER.*

*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”.*

Asimismo, la redacción que el Proyecto normativo sometido a información pública propone dar al artículo 23.3.d) apartados 2.º y 3.º de la OMS permite a los vehículos con clasificación ambiental CERO Emisiones, ECO, C y B que autoricen las personas residentes empadronadas en el ámbito territorial del Distrito Centro y a las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior del Distrito Centro autorizar la circulación de vehículos por las vías públicas urbanas del ámbito territorial la ZBEDEP Distrito Centro, pudiendo invitar a las personas que vayan a prestarles un servicio de transporte de mudanza en los siguientes términos:

*“Artículo 23.3.d) Proyecto de ordenanza. 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:*

*2.º Los vehículos con clasificación ambiental CERO Emisiones, ECO, C y B, de los que dispongan las personas empadronadas en el ámbito territorial del Distrito Centro en régimen de propiedad, usufructo, “renting”, “leasing”, arrendamiento, retribución en especie o como vehículo de sustitución y de otras personas invitadas por éstas, que den cumplimiento a las normas de gestión del anexo III.*

*3.º Los vehículos turismo con clasificación ambiental CERO Emisiones, ECO, C y B, 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 o se desarrollen en los mercadillos municipales situados en dicha ZBEDEP y los de las personas invitadas por éstos, que den cumplimiento a las normas de gestión del anexo III”.*

**8.** De conformidad con lo previsto en el artículo 22.1 de la vigente OMS la ZBEDEP es 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).

Entre los objetivos a los que responde la creación de las ZBEDEP, el artículo 22.2 de la vigente OMS destaca los de:

*“a) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59

Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51

Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

*b) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente”.*

El proyecto normativo, sometido a información pública mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de 11 de diciembre de 2025, contiene la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica imprescindible para alcanzar los objetivos propuestos, que constituyen razones imperiosas de interés general: 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 mejora de la calidad del aire y la protección del medio ambiente urbano.

Asimismo, el proyecto normativo satisface el principio de proporcionalidad, al introducir en la OMS la 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.

**Se desestima la alegación** respecto a la solicitud de que puedan circular los vehículos con clasificación ambiental “A” por las zonas de bajas emisiones de la ciudad de Madrid, porque se pretende una modificación de la regulación de Madrid ZBE, contenida en el artículo 21.3 de la OMS vigente y firme, que no es objeto del Proyecto normativo sometido a información pública mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de 11 de diciembre de 2025.

**Se desestima a alegación** respecto a la solicitud de que puedan circular por la ZBEDEP Distrito Centro los vehículos con clasificación ambiental distintos de la categoría ambiental “A”, porque la redacción que el Proyecto normativo sometido a información pública propone dar a los artículos 23.3.e) apartados 6º y 7º) y 23.3.d) apartados 2.º y 3.º de la OMS, responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de 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 mejora de la calidad del aire y la protección del medio ambiente urbano, y porque satisface el principio de proporcionalidad porque 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, permitiendo la prestación de servicios de transporte de mudanza en los términos, contenidos en la redacción que el Proyecto de ordenanza propone dará los preceptos previamente señalados, de forma perfectamente compatible con el desarrollo de la actividad económica.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria inicial de análisis del impacto normativo (**MAIN**) al objeto de incluir la motivación expuesta respecto a la realización de mudanzas en las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

**Alegación.** Se solicita que se modifique la OMS para aclarar en la regulación de las mudanzas, que el plazo de las 48 horas para la señalización y comunicación de las ocupaciones previsto en el artículo 38 de la OMS son 48 horas naturales.

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

La alegación se refiere a la regulación de la señalización de las ocupaciones, recogida en el artículo 38 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 (en adelante, OMS), en su redacción dada por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, concretamente en lo relativo a la señalización de las ocupaciones para realizar mudanzas.

La alegación debe ser desestimada porque se refiere a una regulación sustantiva, contenida en el artículo 38 de la OMS, que no es objeto de modificación en el Proyecto de ordenanza aprobado inicialmente y sometido a información pública mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid de fecha 11 de diciembre de 2025.

Sin perjuicio de ello, se ofrece respuesta motivada sobre los siguientes hechos:

1. El artículo 212.1 de la OMS regula la vigencia y condiciones de uso de las autorizaciones administrativas para la realización de servicios de transporte de mudanzas regulando, en relación con el artículo 38 de la OMS, que:

*“1. La autorización genérica tendrá validez hasta el último día del año natural en que haya sido concedida, y habilita a su titular para la prestación de los servicios de mudanzas del artículo 209.2 a) si se da cumplimiento a las siguientes condiciones:*

*c) Podrán utilizarse las reservas de estacionamiento para carga y descarga, dentro del horario de carga y descarga indicado mediante la correspondiente señalización y sujeto a las condiciones generales de uso de las citadas reservas y, en todo caso, a lo dispuesto en el artículo 38.*

*e) Se permite la utilización de la acera, paseos y demás zonas peatonales para la asistencia y colocación de máquinas elevadoras y demás medios auxiliares que se precisen, garantizando en todo momento un paso peatonal de un metro ochenta centímetros de ancho y dos metros diez centímetros de altura, y en todo caso sujetas al cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 38 y de las indicaciones de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico”.*

2. La “Sección 1.ª Ocupaciones de las vías urbanas con vehículos” del Capítulo III del Título II del Libro I de la OMS, que abarca los artículos 26 a 34 de la OMS, contiene la definición y clasificación de las ocupaciones, su régimen jurídico, el uso de las ocupaciones, el procedimiento para solicitarlas, y las resoluciones que resuelvan dichos procedimientos, así como la modificación, revocación y extinción de las ocupaciones.

El artículo 34 de la OMS regula la “Señalización de las ocupaciones”, estableciendo que:

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

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

*2. La señalización se realizará conforme a lo indicado en el artículo 38”.*

3. El artículo 38.1 de la vigente OMS regula que todas las ocupaciones de las vías y espacios públicos, y sin perjuicio de las particularidades establecidas para algunas de ellas, “deberán estar identificadas mediante el empleo de la señalización vertical y de balizamiento prevista en la normativa estatal de tráfico y de señalización de carreteras y vías públicas. Únicamente podrá utilizarse señalización horizontal cuando así se haga constar expresamente en las condiciones particulares o en el plano de la autorización”.

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

No podrá procederse a la ocupación sin que se hayan cumplido los criterios de instalación de las señales que en cada caso correspondan, conforme a lo regulado en el artículo 38.8 de la OMS.

4. De conformidad con lo previsto en el **artículo 38.2 de la OMS** la persona titular de la autorización debe cumplir, entre otras, las siguientes obligaciones en orden a la señalización de las ocupaciones:

*“d) Comunicar a la Policía Municipal y a los Agentes de Movilidad con al menos, cuarenta y ocho horas de antelación a la fecha en la que dé comienzo la ocupación, su localización exacta con expresión de la calle y número, dimensión, duración, días y horario, que se realizará en la forma descrita en el apartado siguiente.*

*e) Señalizar y balizar, en su caso, el espacio ocupado de acuerdo con los criterios establecidos en este artículo, sin perjuicio de las particularidades establecidas para cada tipo de ocupación”.*

5. El **artículo 38.3 de la OMS** regula, cuando la ocupación afecte a zona en la que esté autorizado el estacionamiento, la obligación de:

*“a) Señalar la prohibición de estacionamiento con una antelación mínima de cuarenta y ocho horas mediante el empleo de los elementos que a continuación se indican:*

*1.º Señales portátiles de estacionamiento prohibido, colocadas una en cada extremo de la zona a ocupar, asegurando que las flechas de las señales delimiten correctamente la ocupación. En cada señal se colocará un cartel indicativo de la fecha y hora de la ocupación en el formato aprobado por el Ayuntamiento de Madrid, que podrá incorporar un código QR u otra referencia que facilite la comprobación electrónica por cualquier persona de la autenticidad y las características de la autorización otorgada a través de la sede electrónica del Ayuntamiento de Madrid.*

*2.º Cinta balizada o sistema similar que siempre que sea posible se fijará al mobiliario o arbolado urbano mediante un sistema que garantice su fijeza y sin que se produzcan daños o menoscabo alguno. La cinta se colocará de forma aérea, permitiendo holgadamente el paso de personas, sin que en ningún caso se encuentre fijada al suelo, para evitar tropiezos.*

*b) Comunicar electrónicamente al órgano municipal autorizante de la ocupación, con una antelación mínima de cuarenta y ocho horas, en el formato y a través del sistema que éste establezca, la fecha y hora de colocación de las señales, la duración, la fecha y hora de realización de la ocupación, y la documentación multimedia que se establezca incluyendo en particular fotografías que no hayan sufrido ningún tipo de tratamiento desde su captura y contengan en su metainformación asociada la fecha de realización y su georreferenciación, y que además deberán reunir las siguientes especificaciones:*

*1.º Se incluirá una imagen de tipo panorámico desde la acera de enfrente.*

*2.º Las fotografías de las señales permitirán la lectura clara del cartel colocado en las mismas.*

*3.º Permitirán visualizar correctamente la fijación de las señales al mobiliario.*

*4.º Se fotografiará la cinta de señalización.*

*5.º Las fotografías de los vehículos permitirán la lectura de las placas de matrícula.*

*Cuando en la zona autorizada se encuentre algún contenedor debidamente autorizado, podrá ocuparse la zona inmediata siempre que se cumplan los requisitos indicados anteriormente y se remitan las fotografías que lo acredite en los términos regulados”.*

6. De conformidad con lo previsto en el artículo 39.4 de la LTSV, el régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal.

7. De conformidad con los principios de coherencia y unidad, el plazo del artículo 38.3.a) de la OMS, el plazo de señalización de la prohibición de estacionamiento “con una antelación mínima de cuarenta y ocho horas” excluye de las mismas los sábados, domingos y festivos, por lo que se trata de un plazo establecido en horas hábiles.

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

El corolario del artículo 38.3.a) de la OMS, en relación con los artículos 34.1 y 34.2 de la misma OMS, que obliga a la persona titular de la autorización a “señalizar la prohibición de estacionamiento con una antelación mínima de cuarenta y ocho horas” en orden a la señalización de las ocupaciones, viene constituido por la prohibición de estacionamiento regulada en el artículo 70.2.b) de la OMS, que regula las prohibiciones de estacionamiento en el espacio destinado para el estacionamiento de las vías públicas urbanas de la ciudad de Madrid, cuya literalidad regula la naturaleza hábil de las 48 horas de los artículos 38.3.a), 38.2.d) y 38.3.b) de la OMS previamente reproducidos, al establecer que:

*“Artículo 47 OMS (vigente). Prohibiciones.*

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

*b) En un mismo lugar de la vía pública durante más de cinco días consecutivos, a cuyo efecto sólo se computarán los días hábiles, excluyéndose los sábados, los domingos y los declarados festivos.*

*En todo caso, la persona titular del vehículo tendrá la obligación de cerciorarse por sí, o por cualquier otra persona o medio, de que su vehículo no se encuentra indebidamente estacionado como consecuencia de cualquier cambio de señalización u ordenación del tráfico; para hacerlo, dispondrá de un máximo de cuarenta y ocho horas consecutivas, a cuyo efecto sólo se computarán los días hábiles.”*

La alegación debe ser desestimada, además de por plantear la modificación de un precepto que no forma parte del Proyecto normativo sometido a información pública, por pretender una interpretación contraria al artículo 48.2.b) de la OMS, que es el que habilita la prohibición de estacionamiento y determina el carácter hábil del plazo de señalización previa para que la ocupación sea válida y, por ende, la prohibición de estacionamiento.

8. Por idéntico motivo, las obligaciones de “comunicar a la Policía Municipal y a los Agentes de Movilidad con al menos, cuarenta y ocho horas de antelación a la fecha en la que dé comienzo la ocupación”, del artículo 38.2.d) de la OMS, y de “comunicar electrónicamente al órgano municipal autorizante de la ocupación, con una antelación mínima de cuarenta y ocho horas, en el formato y a través del sistema que éste establezca, la fecha y hora de colocación de las señales, la duración, la fecha y hora de realización de la ocupación”, del artículo 38.3.b) de la OMS, directa e íntimamente vinculadas a la obligación del artículo 38.3.a) de la OMS por el que se regula la obligación de señalar la prohibición de estacionamiento con una antelación mínima de cuarenta y ocho horas, se refieren igualmente a 48 horas hábiles, excluyéndose por tanto los sábados, los domingos y los declarados festivos.

9. Prueba de que la regulación del plazo de 48 horas hábiles del artículo 38.1.d), 38.3.a) y 38.3.b) de la OMS es la regulación del artículo 38.7 de la OMS que, al regular la señalización de las ocupaciones que afecten a la funcionalidad de alguna parada de transporte público regular de viajeros de uso general, a alguna estación de BiciMad o a algún tramo de carril bus, obliga a la persona interesada en solicitar la ocupación a comunicarlo al operador del transporte con una antelación mínima de setenta y dos horas, excluyendo de las mismas los sábados, domingos y festivos, al establecer que:

*“7. Cuando la ocupación afecte a la funcionalidad de alguna parada de transporte público regular de viajeros de uso general, a alguna estación del sistema de bicicleta pública del Servicio de arrendamiento público de bicicletas de titularidad municipal o a algún tramo de carril bus, con o sin separador físico, la persona interesada deberá comunicarlo al operador del transporte con una antelación mínima de setenta y dos horas, excluyendo de las mismas los sábados, domingos y festivos, para que puedan adoptarse las medidas oportunas: entre otras, la modificación funcional y la señalización de las paradas, la retirada del separador de carril bus, así como la información a las personas usuarias de la situación y de las condiciones de uso.*

*Los operadores de transporte público colectivo regular de viajeros de uso general y del sistema de bicicleta pública del Servicio de arrendamiento público de bicicletas de titularidad municipal informarán a los órganos competentes sobre las afecciones a sus respectivos servicios que puedan*

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

*derivarse de la ocupación solicitada, como el desplazamiento de alguna parada de autobús o estación de Servicio de arrendamiento público de bicicletas de titularidad municipal, y sobre la determinación de su coste económico para la valoración municipal de su viabilidad.*

*La persona que solicite la ocupación se obliga a asumir el pago de los costes económicos que ésta suponga a los servicios municipales, a través de los correspondientes tributos o precios públicos, el abono a los citados operadores de los costes que éstos le acrediten, y finalmente a la reversión de todos los elementos modificados a la situación anterior a la ocupación, salvo que se establezca indicación expresa en contrario en la propia autorización”.*

Se desestima la alegación porque pretende la modificación de la regulación contenida en el artículo 38 de la OMS, que no es objeto de modificación en el Proyecto de ordenanza aprobado inicialmente y sometido a información pública mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid de fecha 11 de diciembre de 2025. Adicionalmente se informa de que la alegación pretende una interpretación contraria al artículo 48.2.b) de la OMS, que es el que habilita la prohibición de estacionamiento y determina el carácter hábil del plazo de señalización previa para que la ocupación sea válida y, por ende, la prohibición de estacionamiento.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**Alegación.** En relación con los vehículos de profesionales cercanos a la edad de jubilación, el Departamento de Mercancías del Comité Madrileño de Transporte por Carretera (CMTC) alega que su sector se caracteriza por tener un ámbito poblacional muy envejecido, destacando que más de la mitad de los titulares tiene más de 50 años, según los datos publicados por la Dirección General de Tráfico. Asimismo, alegan que los profesionales próximos a la edad de la jubilación en la práctica no puedan afrontar un proceso de renovación de su flota de transporte, tanto por su limitación financiera como por la imposibilidad de amortizar los vehículos nuevos que en su caso tuviera que adquirir para poder seguir trabajando.

Se solicita que los transportistas de edad avanzada, ya sean autónomos personas físicas o autónomos societarios a través de una sociedad de la que ostenten la mayoría del capital social, con hasta un máximo de 3 vehículos con clasificación ambiental “A de categoría de homologación N1, N2 o N3 (furgonetas y camiones) que a fecha de 1 de enero de 2025 tuvieran cumplidos los 59 años, puedan obtener una autorización temporal para poder circular por las zonas de bajas emisiones, alegando como justificación las ayudas a cese anticipado de la actividad de que anualmente publica el Ministerio de Transportes.

**RESPUESTA.** La alegación se refiere a la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, por las vías públicas urbanas de Madrid Zona de Bajas Emisiones (en adelante, Madrid ZBE), regulada el artículo 21.3 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 (en adelante, OMS), en su redacción dada por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre.

La alegación debe ser desestimada porque se refiere a una regulación sustantiva, contenida en el artículo 21 apartados 3 y 4 de la OMS, que no es objeto de modificación en el Proyecto de ordenanza aprobado inicialmente y sometido a información pública mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid de fecha 11 de diciembre de 2025.

Sin perjuicio de ello, se ofrece respuesta motivada sobre los siguientes hechos:

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

1º El citado Proyecto normativo motiva expresamente, en el apartado I (5) del Preámbulo, que la prohibición de circulación de vehículos “A” es firme desde la entrada en vigor de la OMS en 2018, y que la regulación de Madrid ZBE que dota a toda la población que se encuentre en la ciudad de una protección básica en todo el término municipal, satisfaciendo así el principio de igualdad en la protección de la salud y del derecho constitucional a un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, en la redacción dada por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre al artículo 21 de la OMS, es también firme.

2º En el apartado II (9) del Preámbulo, el Proyecto normativo motiva la necesidad de la regulación de Madrid ZBE, porque ha resultado esencial para que la ciudad de Madrid cumpla durante los ejercicios 2022, 2023 y 2024 los valores límites de dióxido de nitrógeno regulados en la Directiva 2008/50/CE, 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, por lo que resulta imprescindible su conservación.

3º La regulación de Madrid ZBE no es objeto de modificación por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la adaptación técnica del artículo 21.6 de la OMS, en cumplimiento de los principios de legalidad, tipicidad y jerarquía normativa, para adaptar su contenido al artículo 76.z3) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, introducido en la LTSV mediante la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, aprobada con posterioridad a la modificación de la OMS operada mediante la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre.

A tal efecto, se motiva expresamente en el apartado XIX del Preámbulo del Proyecto de ordenanza que:

*“f) 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 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”.*

Se trata, por tanto, de una modificación que se adopta por imperativo legal, sin perjuicio de que el artículo 76.z3) de la LTSV, que tipifica como infracción grave de tráfico 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”, se aplica en todo el territorio nacional desde el inicio de su vigencia el 21 de marzo de 2022.

4º La regulación de Madrid ZBE se ha adoptado en ejercicio de las competencias atribuidas 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 Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid (LCREM y el segundo párrafo del artículo 16.4 de la Ley de calidad del aire y protección de la atmósfera, en cumplimiento de la obligación legal establecida por el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética y del artículo 5.2 segundo inciso del Real Decreto 1052/2022, al objeto de proteger el derecho a la vida y la integridad física, el derecho a la salud y la protección de la salud pública, y del derecho a disfrutar un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona.

5º La regulación de Madrid ZBE se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y 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, que las ZBE incluirán “prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos, según su potencial contaminante”, empleando “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

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



actualizaciones”, regulando expresamente que *“las prohibiciones o restricciones de acceso afectarán prioritariamente a los vehículos con más potencial contaminante”*.

La clasificación ambiental “A” de los vehículos, según su potencial contaminante, que conforme al Anexo II.E del Reglamento General de Vehículos se refiere 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 O emisiones, ECO, C o B”*, es la categoría más contaminante y menos eficiente medioambientalmente.

Asimismo, la regulación de Madrid ZBE se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 16.4 segundo párrafo de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, que regula que las entidades locales, con el objeto de alcanzar los objetivos de dicha ley, *“podrán adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, incluyendo restricciones a los vehículos más contaminantes”*.

6º De conformidad con lo previsto en el artículo 4.1.b) del Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo de 30 de mayo de 2018 sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) nº 715/2007 y (CE) nº 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE (Texto pertinente a efectos del EEE), la categoría “N”, comprende los vehículos de motor diseñados y fabricados principalmente para el transporte de mercancías, dividiéndose en:

- “i) categoría N1: vehículos de motor cuya masa máxima no sea superior a 3,5 toneladas,*
- ii) categoría N2: vehículos de motor cuya masa máxima sea superior a 3,5 toneladas, pero no supere las 12 toneladas, y*
- iii) categoría N3: vehículos de motor cuya masa máxima sea superior a 12 toneladas.”*

7º El artículo 21.4 de la OMS regula la posibilidad de solicitar al órgano municipal competente en materia de gestión de permisos y control de accesos a Madrid ZBE, previa solicitud justificada de las personas interesadas formulada de acuerdo con lo establecido en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPAC), el acceso a Madrid ZBE de aquellos vehículos cuya necesidad de acceso se justifique motivadamente con base en razones de interés general por motivos de seguridad, seguridad pública, salud pública, protección civil, así como para satisfacer una necesidad privada de carácter urgente, temporal e inaplazable por el tiempo imprescindible para su satisfacción.

Se trata de una autorización que pon carácter excepcional, que en caso de concederse debe adoptarse mediante resolución que tendrá una eficacia no superior al año natural sin perjuicio, en su caso, de futuras resoluciones.

El artículo 21.4 de la OMS regula, asimismo, la obligación de publicar en el BOCM y en el BOAM, así como electrónicamente las autorizaciones excepcionales concedidas.

8º A efectos informativos, se señala que entre los supuestos de autorizaciones excepcionales que podrían autorizarse en el caso de justificarse adecuadamente los requisitos anteriores, el Ayuntamiento de Madrid ha recogido en su portal web municipal, destinado a la información de Madrid ZBE, el trámite **Madrid Zona de Bajas Emisiones. Solicitud de autorización excepcional** dirigido a la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, en el que se facilita la información que debe adjuntarse a la solicitud, que deberá presentarse con antelación suficiente, que a continuación se reproduce:

- *“Solicitud de autorización excepcional para la circulación de vehículos industriales de titulares con edad próxima a la jubilación. Se podrá otorgar una autorización excepcional de circulación a los vehículos industriales de más de 3.500 Kg., autobuses, furgones y camiones, con clasificación ambiental A que acrediten documentalmente las siguientes condiciones:*

Información de Firmantes del Documento

3. *Que pertenezcan a un autónomo en activo que tenga 59 años o más o a una sociedad unipersonal cuyo propietario en activo tenga 59 años o más a fecha 1 de enero de 2025, cuya flota sea al menos en un 50 % de vehículos con clasificación ambiental A.*
4. *Que el vehículo pertenezca al autónomo o sociedad unipersonal con anterioridad al 1 de enero de 2025 y se mantenga en su propiedad.*

*La autorización excepcional se podrá otorgar por años naturales hasta la fecha de la jubilación del autónomo o del propietario de la sociedad unipersonal. Cada año, el titular deberá solicitar nuevamente la autorización aportando la siguiente documentación actualizada:*

4. *Relación de matrículas de la flota con clasificación ambiental (A, B, C, ECO o CERO).*
5. *Acreditación del Seguro del vehículo e ITV en vigor para el que solicita autorización excepcional.*
6. *Declaración Jurada que indique la imposibilidad de mantener su actividad profesional justificando la necesidad urgente e inaplazable establecida en el artículo 21.4 de la OMS e indicando el tiempo por el que solicitan la autorización”.*

La autorización para circular por Madrid ZBE no permite la circulación por las vías públicas de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica porque se trata de ordenaciones permanentes de tráfico de carácter especial y ámbito territorial limitado en el que prevalece la regulación específica de la correspondiente ZBEDEP, que satisface las necesidades de especial protección para hacer frente a los problemas agravados de contaminación ambiental (Distrito Centro y Plaza Elíptica), y de ordenación del uso del espacio público en el caso de la ZBEDEP Distrito Centro.

No obstante, el Proyecto normativo contempla regular en el artículo 22.9 de la OMS, la posibilidad de que el órgano municipal competente para la gestión de las ZBEDEP, con carácter excepcional pueda autorizar, mediante resolución motivada, el acceso a una concreta ZBEDEP, *“de aquellos vehículos cuya necesidad de acceso se justifique motivadamente con base en razones de interés general por motivos de seguridad, seguridad pública, salud pública, protección civil, así como para satisfacer una necesidad privada de carácter urgente, temporal e inaplazable por el tiempo imprescindible para su satisfacción”*. En todo caso, la necesidad de garantizar la especial protección de las ZBEDEP exige que estas autorizaciones excepcionales se apliquen restrictivamente.

#### **9º Conclusiones:**

a) Se desestima la alegación porque se refiere a una regulación sustantiva, contenida en el artículo 21 apartados 3 y 4 de la OMS, que no es objeto de modificación en el Proyecto de ordenanza aprobado inicialmente y sometido a información pública mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid de fecha 11 de diciembre de 2025.

b) Sin perjuicio de ello se informa que, en aplicación del artículo 21.4 de la OMS, el Ayuntamiento de Madrid podrá otorgar una autorización excepcional de circulación por las vías públicas urbanas de Madrid ZBE a los vehículos industriales de más de 3.500 Kg., autobuses, furgones y camiones, con clasificación ambiental “A” que acrediten documentalmente que el vehículo pertenece a un autónomo en activo que tenga 59 años o más o a una sociedad unipersonal cuyo propietario en activo tenga 59 años o más a fecha 1 de enero de 2025, cuya flota sea al menos en un 50 % de vehículos con clasificación ambiental “A”, siempre que el vehículo le pertenezca con anterioridad al 1 de enero de 2025 y se mantenga en su propiedad.

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



El Proyecto de ordenanza contempla, en la redacción que propone dar al artículo 22.9 de la OMS, la posibilidad de conceder autorizaciones si se acreditara la concurrencia de las circunstancias habilitantes. La necesidad de garantizar la especial protección de las ZBEDEP exige que estas autorizaciones excepcionales se apliquen restrictivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo (MAIN)** para recoger parcialmente la motivación expuesta.

**Alegación. Se solicita que la prohibición establecida en el artículo 20, para las zonas y vías peatonales, no afecten a los taxis en servicio.**

**RESPUESTA.** La alegación se refiere a lo establecido en el artículo 20 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 (en adelante, OMS), en su redacción dada por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por el que se prevé la posibilidad de que, *“cuando existan razones de seguridad vial – con especial consideración hacia los colectivos especialmente protegidos señalados en el artículo 10– e intensidad de tránsito peatonal, protección de la convivencia ciudadana y de los espacios públicos, reducción del nivel sonoro y de emisiones contaminantes, fomento de los modos sostenibles de movilidad o promoción económica de la zona que aconsejen reservar total o parcialmente una vía pública como zona o vía peatonal, la Junta de Gobierno o el órgano en que delegue podrá prohibir o limitar la circulación y el estacionamiento de vehículos, previa la señalización oportuna y la publicación del correspondiente anuncio en el «Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid» y en el «Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid»”.*

En el mismo artículo 20, en su apartado 2, se recogen una serie de excepciones a las limitaciones y prohibiciones previstas en el punto primero, y es en este apartado 2 del artículo 20 en el que, a través de la alegación, se pretende introducir una nueva causa de excepción para los taxis en servicio.

La alegación debe ser desestimada porque se refiere a una regulación sustantiva, contenida en el artículo 20.2 de la OMS, que no es objeto de modificación en el Proyecto de ordenanza aprobado inicialmente y sometido a información pública mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid de fecha 11 de diciembre de 2025.

Sin perjuicio de ello, se ofrece respuesta motivada sobre los siguientes hechos:

1º La circulación de taxis en servicio por las zonas y vías peatonales no puede ampararse en el artículo 20.1.a) de la OMS, que excepciona de la prohibición del artículo 20.1 de la OMS a los vehículos *“destinados a la prestación de servicios de extinción de incendios, protección civil, salvamento, policial y Agentes de Movilidad, ambulancias y sanitarios, servicios funerarios, grúa municipal, Servicio de arrendamiento público de bicicletas de titularidad municipal, limpieza y recogida de residuos, asistencia domiciliaria, control de la edificación y otros servicios municipales que hayan de atender necesidades en la vía pública o de las personas, entrega de medicamentos a oficinas de farmacia ubicadas en la propia vía o zona peatonal y en general los que sean precisos para la prestación de los servicios públicos, cuando circulen en prestación de un servicio de tal carácter y estén debidamente rotulados”*, porque el servicio de taxi aparece definido en el artículo 151 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en su redacción dada por el Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio, no como un servicio público, si no como un servicio de interés público:

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

*“El transporte de viajeros en taxi, sin perjuicio de las competencias de las comunidades autónomas para establecer otra regulación, tiene la consideración de servicio de interés público”.*

2º Sin perjuicio de ello, los taxis en servicio pueden circular por las zonas y vías peatonales para prestar un servicio de transporte en virtud del cual:

- a) Recojan o lleven enfermos o personas de movilidad reducida a un inmueble de la zona, conforme al artículo 20.2.d) de la OMS.
- b) Transporten a una persona que dispongan de tarjeta para personas con movilidad reducida y tengan origen o destino en la zona restringida, conforme al artículo 20.2.f) de la OMS.
- c) Trasladen a los huéspedes de hoteles situados dentro de la zona, conforme al artículo 20.2.g) de la OMS.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**Alegación.** Que los autotaxis en servicio, cuyas licencias no pertenezcan al APC de Madrid, que no cumplan lo regulado en el artículo 195 y la disposición transitoria segunda de la OMS, puedan obtener, de oficio, autorización para circular por la ZBEDEP Distrito Centro, siempre que cumplan los requisitos de clasificación ambiental regulados en los artículos 21 a 23 ambos inclusive, 25, 35, 195 y las disposiciones transitorias primera y segunda, ambas inclusive, y se encuentren debidamente identificados como autotaxi en su parte posterior. La autorización de circulación por la ZBEDEP Distrito Centro se mantendrá en vigor mientras concurren los requisitos en base a los cuales se concedió.

**ALEGACIÓN.** La alegación se refiere a lo establecido en el punto 10.b del Anexo III, de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 (en adelante, OMS), en su redacción dada por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre.

En dicho apartado se prevé la posibilidad de que los autotaxis en servicio, cuyas licencias no pertenezcan al Área de Prestación Conjunta (APC) de Madrid, que cumplan con lo regulado en el artículo 195 y DT 2º de la OMS, puedan obtener de oficio una autorización para circular por la ZBEDEP Distrito Centro, siempre que cumplan con los requisitos de clasificación ambiental regulados en el citado precepto y disposición transitoria.

Dado que todos los autotaxis del APC de Madrid cumplen los requisitos del artículo 195 de la OMS y los regulados en el artículo 16 apartados 2 y 3 de la Ordenanza Reguladora del Taxi de 28 de noviembre de 2012, la alegación pretende que esa posibilidad de autorización se haga extensible a todos los autotaxis en servicio cuyas licencias no correspondan al APC de Madrid, aunque no cumplan con lo regulado en el artículo 195 y DT 2º de la OMS.

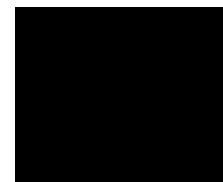
La alegación debe ser desestimada porque pretende que se exceptúe a los autotaxis en servicio, cuyas licencias no pertenezcan al Área de Prestación Conjunta (APC) de Madrid, del cumplimiento de la regulación sustantiva contenida en el artículo 195 y la disposición transitoria de la OMS, que no es objeto de modificación en el Proyecto de ordenanza aprobado inicialmente y sometido a información pública mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid de fecha 11 de diciembre de 2025, pretendiendo con ello que se incumplan los requisitos de clasificación ambiental de los vehículos autotaxi en todas las vías públicas de la ciudad del artículo 195 y la DT 2º de la OMS, en la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro,

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



creada y regulada para dar respuesta a los especiales y agravados problemas de contaminación ambiental y de ordenación del uso del espacio público sujeto a una intensísima demanda.

Sin perjuicio de ello, se ofrece respuesta motivada sobre los siguientes hechos:

1º Es preciso distinguir entre los requisitos medioambientales de los vehículos que la normativa autonómica y municipal regulan para la prestación de servicios de transporte mediante vehículo autotaxi, de la regulación que la normativa municipal de tráfico establece para la circulación de los vehículos autotaxi por las vías públicas urbanas de un municipio.

2º La normativa de transporte regula los requisitos para la prestación de servicios de transporte mediante vehículo turismo, mediante licencia de taxi.

En el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid el servicio del taxi se regula por la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid (en adelante, LTCM) y por el 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 (en adelante, RTCM), que la desarrolla en materia de taxi.

En aplicación del artículo 12 apartados 1 y 2.c) de la LTCM, que regula que en las zonas en las que exista interacción o influencia recíproca entre los servicios de transporte de varios municipios, de forma tal que la adecuada ordenación de tales servicios trascienda el interés de cada uno de los mismos, el ente competente para el otorgamiento de las autorizaciones de transporte interurbano podrá establecer o autorizar Áreas Territoriales de Prestación Conjunta en las que los vehículos debidamente autorizados estarán facultados para la prestación de cualquier servicio, ya tenga carácter urbano o interurbano, que se realice íntegramente dentro de dichas áreas, incluso si excede o se inicia fuera del término municipal en que esté residenciado el vehículo, la Comunidad de Madrid ésta ha creado el Área de Prestación Conjunta de Madrid, a través de la Resolución de 11 de marzo de 2021, de la Dirección General de Transportes y Movilidad de la Comunidad de Madrid, de la que forman parte en la actualidad 69 municipios.

En virtud del artículo 12.4 de la LTCM la Comunidad de Madrid ha delegado al Ayuntamiento de Madrid el papel de órgano gestor del APC de Madrid, entre cuyas facultades están las de establecer las normas y condiciones de prestación del servicio.

La Ordenanza Reguladora del Taxi (en adelante, ORT), de 28 de noviembre de 2012 regula los requisitos de clasificación ambiental de los vehículos autotaxis que se adscriban a licencias del Ayuntamiento de Madrid, incluidas la totalidad de las licencias de taxi del APC de Madrid.

De conformidad con lo previsto en el artículo 16 apartados 2 y 3 de la ORT, los vehículos autotaxi deberán estar clasificados según el distintivo ambiental Cero emisiones o ECO para categoría M1, de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, mientras que los eurotaxi deberán estar clasificados según el distintivo medioambiental C, ECO o Cero emisiones para categoría M1.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 16.1 de la ORT, los vehículos autotaxi no podrán superar la antigüedad prevista en la normativa autonómica en materia de transportes, que de acuerdo con lo previsto en el artículo 10.1.e) del Decreto 74/2005 de la Comunidad de Madrid citado, *“no podrán continuar dedicados a la actividad de taxi a partir de que alcancen una antigüedad superior a diez años, contados desde su primera matriculación”*.

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



Por tanto, la normativa autonómica madrileña de transporte exige que los vehículos sean ECO o CERO, como mínimo “C” si se trata de eurotaxis (vehículos adaptados para el transporte de personas con movilidad reducida con su silla de ruedas), y regula que los vehículos no pueden tener una antigüedad superior a 10 años desde su primera matriculación.

3º La Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 regula en su artículo 195 los “Requisitos ambientales para la circulación de autotaxis y vehículos de turismo en arrendamiento con conductor” (en adelante, VTC), prohibiendo “la circulación por las vías públicas objeto de esta Ordenanza a los vehículos clasificados como turismos destinados al servicio de autotaxi o al arrendamiento con conductor que no estén clasificados según el distintivo ambiental O EMISIONES o ECO para categoría M1 de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, salvo que se trate de un vehículo acondicionado para que pueda entrar y salir, así como viajar, una persona en su propia silla de ruedas, en cuyo caso deberá estar clasificado al menos según el distintivo ambiental C para categoría M1”.

La Disposición transitoria segunda de la OMS regula el régimen transitorio de los requisitos ambientales para la circulación de autotaxis y vehículos turismo de arrendamiento con conductor que a 24 de octubre de 2018, fecha de entrada en vigor de la OM, estuvieran adscritos a una licencia de taxi o a una autorización de VTC, permitiendo la circulación hasta el 31 de diciembre de 2027 a los vehículos con categoría “C” de clasificación ambiental para categoría M1.

El artículo 195 y la DT 2ª de la OMS resultan de aplicación a la totalidad de los autotaxis y los VTC que circulen por las vías públicas de la ciudad de Madrid, con independencia del municipio que haya concedido la licencia de taxi o de la Comunidad Autónoma que haya concedido la autorización de transporte VTC.

4º El artículo 23.3.e).4º) de la OMS, en su redacción dada por la Ordenanza 10/2021, vigente en el momento de redactar esta contestación pero pendiente del recurso de casación municipal, autoriza la circulación por 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 al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III”: a: “4.º Los vehículos autotaxi con clasificación ambiental B o C, en los términos establecidos en el artículo 195 y la disposición transitoria segunda”.

5º La alegación propone que se modifique el citado precepto para que se permita la circulación por la ZBEDEP Distrito Centro a autotaxis que incumplan los requisitos de circulación regulados en el artículo 195 y la DT 2ª de la OMS. Dicha alegación debe ser desestimada por los siguientes motivos:

- a) Porque la alegación pretende que se regule la circulación por Madrid ZBE incumpliendo la regulación del artículo 195 y la DT 2ª de la OMS, siete años y cuatro meses después de su entrada en vigor el 24 de octubre de 2018 y pese a tratarse de una norma reglamentaria firme desde la citada fecha.
- b) Porque resulta contrario al principio de racionalidad que se solicite una excepción para circular por la ZBEDEP Distrito Centro, cuando el artículo 195 de la OMS se incumpliría por la circulación de las vías públicas de la ciudad de Madrid anteriores a alcanzar el ámbito territorial de la ZBEDEP Distrito Centro.

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

- c) Porque resulta contrario al principio de racionalidad que se solicite una excepción, incumpliendo los requisitos generales para la circulación por todas las vías públicas urbanas de la ciudad de Madrid, para circular por la ZBEDEP Distrito Centro, creada para la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano frente a los riesgos agravados de contaminación ambiental y a la elevadísima demanda de uso del espacio público municipal escaso del distrito Centro.
- d) Porque la alegación resultaría contraria al principio de igualdad respecto otros autotaxis, dado que supondría dar un trato preferente y distinto, sin causa justificada, a los autotaxis provenientes de otros ámbitos territoriales, que podrían terminar sus servicios en zonas de la ciudad de Madrid para cuyo acceso se exige, respecto a los autotaxi del APC de Madrid, que sí cumplan con lo establecido en el artículo 195 y DT 2º de la OMS, así como frente a otros servicios de transporte urbanos, y por tanto, afectando a la legislación de garantía de la unidad de mercado.
- e) Porque pretende que se exceptúe a los autotaxis en servicio, cuyas licencias no pertenezcan al Área de Prestación Conjunta (APC) de Madrid, del cumplimiento de la regulación sustantiva contenida en el artículo 195 y la disposición transitoria de la OMS, que no es objeto de modificación en el Proyecto de ordenanza aprobado inicialmente y sometido a información pública mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid de fecha 11 de diciembre de 2025.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero si en la** Memoria inicial de análisis del impacto normativo (**MAIN**), para recoger la motivación previamente expresada.

**ALEGACIÓN.** Se indica que los vehículos de mercancías (vehículos ligeros: 9,89% y vehículos pesados: 1,33%) representan un porcentaje reducido con respecto al porcentaje de turismos (76,07%), tal como se puede observar en la siguiente tabla en la que se representa la composición porcentual de los citados vehículos por sector y por zona. (Fuente: [Estudio del parque circulante de la ciudad de Madrid. Año 2024](#)).

Sector	ZONAS								
	ZBE_ DC	Resto A	A	B	C	ZBE_P E	D	E	TOTAL Municipio
Turismos	38,53	66,63	63,02	78,48	77,37	74,76	82,12	75,90	76,07
Vehículos ligeros (N1)	10,40	7,75	8,09	9,57	9,37	12,83	10,55	10,73	9,86
Vehículos pesados (N2 y N3)	0,93	0,62	0,66	0,61	0,73	0,74	2,36	1,76	1,33

**RESPUESTA.** En dicha alegación no se ha tenido en cuenta que los turismos sin distintivo ambiental realizan solo un 3,89% de los kilómetros recorridos en municipio de Madrid, mientras que los vehículos de mercancías sin distintivo ambiental realizan un porcentaje mayor de kilómetros – 4,69% para el caso de los vehículos ligeros y un 11,60% para el caso de los vehículos pesados– en municipio de Madrid, (Fuente: Tablas 10, 11 y 12 del [Estudio del parque circulante](#)

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
 JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
 FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
 SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
 Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
 Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

de la Ciudad de Madrid (Año 2024). Por tanto, aunque el documento del CMTc señala que los vehículos de mercancías representan un porcentaje reducido del tráfico total, lo cierto es que su contribución a las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) y partículas finas (PM 2.5) es proporcionalmente más elevada debido a su antigüedad, tipo de motorización y uso intensivo de combustibles fósiles.

**En relación con el cumplimiento de la Directiva 2024/2881, cabe indicar que el objetivo fundamental de las Directivas que regulan la calidad del aire como son la Directiva 2008/50/CE y la Directiva 2024/2881 es “definir y establecer 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”.**

Partiendo de este objetivo, aunque en la alegación se indica que desde el 2022 se cumple el valor límite anual para el dióxido de nitrógeno establecido en la Directiva 2008/50/CE, esto no es suficiente para garantizar la protección adecuada de la salud humana. Esto se debe a que la [Directiva 2024/2881 de calidad del aire y una atmósfera más limpia en Europa](#), aprobada el 23 de octubre 2024 y cuya entrada en vigor está prevista para el 12 de diciembre de 2026, establece un marco mucho más exigente, revisando los valores límite y objetivos de calidad del aire, que deberán cumplirse, a más tardar el 1 de enero de 2030.

En la siguiente tabla se muestran los nuevos valores límite que fija la Directiva 2024/2881. 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.

Contaminante	Protección de la Salud Valor Límite/objetivo/Umbrales	Directiva 2008/50	Directiva 2881/2024
PM10	Media anual	40 µg/m³	20 µg/m³
	Media diaria	50 µg/m³ (35 días/año)	45 µg/m³ (18 días/año)
PM2,5	Media anual	25 µg/m³	10 µg/m³
	Media diaria	...	25 µg/m³ (18 días/año)
NO <sub>2</sub>	Media anual	40 µg/m³	20 µg/m³
	Media diaria	...	50 µg/m³ (18 días/año)
	Media horaria	200 µg/m³ (18 horas/año)	200 µg/m³ (3 horas/año)

A la luz de la Directiva 2024/2881, que establece para 2030 un valor límite anual de 20 µg/m³ para el NO<sub>2</sub>, y considerando los datos registrados en 2025 por la red municipal —que, aun mostrando una mejora sustancial respecto a la normativa anterior, mantienen un número significativo de estaciones por encima

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
 JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
 FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
 SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
 Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
 Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



de los nuevos umbrales (17 de las 24 estaciones)—, cualquier flexibilización general de calendarios, horarios o exenciones incrementaría el riesgo de incumplimiento futuro. Ello resultaría incompatible con la trayectoria de reducción necesaria para converger hacia el objetivo de 2030 y podría comprometer la protección de la salud, finalidad prioritaria del nuevo marco europeo.

Asimismo, la Directiva 2024/2881 también reconoce el derecho de la ciudadanía a un entorno limpio y saludable, y exige que las políticas públicas se guen por el principio de precaución, el principio de quien contamina paga, y el principio de no causar daño. En este sentido, las medidas de restricción de acceso a las tres ZBE (Madrid ZBE, ZBEDEP Distrito Centro y ZBEDEP Plaza Elíptica) no deben considerarse como una penalización al sector, sino como una herramienta necesaria para proteger la salud pública y cumplir con los compromisos materia de calidad del aire. Dado, que la mejora de la calidad del aire no puede depender exclusivamente de la evolución tecnológica del parque de vehículos, sino que debe apoyarse en medidas estructurales, integradas y sostenidas, que incluyan la promoción del transporte público, la movilidad activa y la gestión eficiente del tráfico urbano.

Por último, el Ayuntamiento de Madrid es consciente de la necesidad de aplicar el principio de proporcionalidad en la implementación de medidas ambientales, especialmente en lo que respecta a sectores profesionales como el transporte de mercancías. Por ello, **la OMS prevé una transición justa, protegiendo a los colectivos más vulnerables y garantizando la viabilidad económica de las actividades esenciales.**

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**Alegación.** Se solicita excluir el tramo de la autovía A-42 de la ZBEDEP Plaza Elíptica por ser una vía de titularidad estatal.

En relación con las alegaciones presentadas sobre la **autovía A-42**, debe indicarse que de acuerdo con lo establecido en el apartado correspondiente al 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 en el marco del acuerdo de delimitación territorial entre la Administración General del Estado y el Ayuntamiento de Madrid en materia de vigilancia, regulación, gestión y control del tráfico.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**Alegación.** Se solicita que el acceso no permitido a las ZBEDEP siga considerándose una infracción leve y no grave, para mantener la proporcionalidad de la sanción.

En relación con la solicitud de que el acceso indebido a las ZBEDEP sea calificado de nuevo **como infracción leve y no grave**, cabe señalar que en virtud de los principios de legalidad y tipicidad de las infracciones en los arts. 25 de la CE, 25 y 27 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, del Régimen Jurídico del Sector Público, únicamente constituyen infracciones administrativas aquellas conductas que vulneran el ordenamiento jurídico y que están expresamente tipificadas como tales en una **ley**. El principio de legalidad exige una estricta sujeción a lo dispuesto en las leyes que tipifican conductas ilícitas y establecen sanciones. Dado que el régimen sancionador en materia de tráfico se encuentra regulado en 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, corresponde exclusivamente al legislador estatal (las

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

Cortes Generales) su establecimiento y la calificación de las conductas contrarias al ordenamiento jurídico como infracciones leves, graves y muy graves, siendo esta una competencia que no corresponde a la administración municipal. La calificación de los accesos indebidos como infracción grave en el artículo 76.z)3 del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, trae consecuencia de la modificación legal operada por el art. único 23 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, con efectos de 21 de marzo de 2022.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**Alegación.** Se alega que la prioridad de la ordenanza debe ser potenciar el transporte público y colectivo como eje de la movilidad sostenible, no solo restringir el tráfico.

En relación con lo alegado sobre que la ordenanza debe ser **potenciar el transporte público** y colectivo como eje de la movilidad sostenible, y no solo restringir el tráfico, cabe señalar que la priorización del transporte público y colectivo ya se encuentra plenamente integrada en la planificación municipal vigente. En particular, el **Plan de Movilidad Sostenible de la Ciudad de Madrid** desarrolla un conjunto de estrategias orientadas a reforzar, modernizar y ampliar la oferta de transporte público, con el fin de favorecer el trasvase modal desde el vehículo privado hacia modos más sostenibles. La ordenanza objeto de alegación no sustituye esta planificación, sino que la complementa mediante instrumentos específicos de gestión del tráfico y mejora de la calidad del aire.

Por todo lo expuesto **se valora positivamente** la alegación que, sin embargo, no afecta al proyecto normativo inicialmente aprobado. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**Alegación.** Se valora positivamente la modificación del artículo 23 que permite el acceso de autocares turísticos a la ZBEDEP Distrito Centro. Se valora positivamente la modificación del Anexo III por dar mayor seguridad jurídica al transporte colectivo. Se solicita una exclusión general de las restricciones para todo el transporte público colectivo, incluyendo modalidades como el escolar o turístico. Se solicita que la ordenanza se acompañe de medidas como análisis de impacto, plazos realistas, ayudas a la renovación de flotas y fomento del transporte escolar.

Sobre la valoración positiva del acceso de autocares turísticos a la ZBEDEP Distrito Centro y de la mayor seguridad jurídica derivada de la nueva redacción del Anexo III, **se valora positivamente sin que sea necesario modificar** el Proyecto inicial de ordenanza. Se comparte la oportunidad de **reconocer explícitamente a los autocares turísticos y a los servicios vinculados a instituciones** dentro de los supuestos de acceso permitidos. Asimismo, la nueva redacción del **Anexo III** responde a la necesidad de reducir la incertidumbre interpretativa y reforzar la proporcionalidad de las medidas. Estas mejoras contribuyen a incrementar la **seguridad jurídica tanto para los operadores del transporte colectivo como para la propia administración**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

Respecto a la solicitud de una exclusión general de todas las restricciones para el transporte público colectivo, incluyendo escolar y turístico, no resulta acorde con los principios de **necesidad y proporcionalidad** establecer una exclusión general de todas las restricciones aplicables al transporte colectivo. La evidencia comparada en gestión de movilidad urbana muestra que, sin mecanismos de regulación adecuados, un incremento no gestionado de vehículos de gran capacidad en áreas urbanas saturadas puede **trasladar el problema de congestión**, incrementar las emisiones locales y afectar negativamente al espacio peatonal y a la seguridad vial.

Sobre la solicitud de que la ordenanza se acompañe de medidas como análisis de impacto, ampliación de plazos, ayudas a la renovación de flotas y medidas de fomento del transporte escolar, cabe indicar que el correspondiente análisis de impacto de las ZBEDEP fue realizado en el marco del **Proyecto de Zona de Bajas Emisiones**, aprobado en **julio de 2025**, incorporando los efectos económicos, sociales y ambientales de las medidas. Sus conclusiones fueron integradas en la toma de decisiones y en la comunicación pública del proyecto.

En cuanto a los **plazos de implantación**, estos fueron definidos en la **Estrategia Ambiental Madrid 360 (2019)**. No obstante, para atender a las necesidades específicas de los distintos sectores, la entrada en vigor de determinadas restricciones ha sido **pospuesta a través de los diferentes periodos transitorios y periodos de avisos previos**, con el fin de facilitar la adaptación progresiva y mitigar eventuales perjuicios.

Además, el Ayuntamiento ha puesto en marcha medidas destinadas a **favorecer la transición hacia vehículos menos contaminantes**, incluyendo incentivos para la renovación de flotas y la sustitución de autocares y autobuses antiguos por modelos más eficientes y respetuosos con el medio ambiente. Estas actuaciones buscan garantizar que la transición sea **viable, progresiva y sostenible**, tanto para los operadores como para el conjunto de la ciudadanía, como medidas de transición justa.

Por todo lo expuesto **se desestiman el resto de** las alegaciones. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**Alegación.** Se solicita la regulación urgente de los vehículos Tuk Tuk que operan en el centro de la ciudad para controlar la congestión que generan.

En relación con la alegación formulada sobre la supuesta falta de regulación específica respecto a la presencia y circulación de los **vehículos tipo Tuk Tuk** en la zona centro, se indica lo siguiente:

Actualmente, este Ayuntamiento ya ejerce las competencias que le corresponden en materia de gestión del tráfico y uso del espacio público, realizando un control efectivo sobre las conductas infractoras que se detectan. En particular, se actúa frente a los estacionamientos indebidos o usos no autorizados de la vía pública, imponiéndose las correspondientes sanciones cuando se verifica una ocupación irregular o un comportamiento contrario a la normativa vigente.

Conviene señalar que, si bien se continúa trabajando en la evaluación y estudio de posibles mecanismos adicionales de ordenación de estos vehículos —tal y como en su momento se hizo con otros servicios como los autobuses turísticos—, ello no implica la inexistencia de control ni de actuación municipal en la

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

actualidad. Las unidades de vigilancia continúan interviniendo de forma habitual para corregir situaciones de indisciplina viaria, independientemente del tipo de vehículo implicado.

Por tanto, sí existe una actuación continuada para garantizar el correcto uso de la vía pública, evitando molestias, obstrucciones o afecciones a la circulación que puedan originarse por parte de los vehículos *Tuk Tuk* o de cualquier otro tipo. En consecuencia, la alegación no puede estimarse, dado que la afirmación relativa a la ausencia de control municipal no se corresponde con la realidad de las actuaciones que ya se están desarrollando en aplicación de la normativa vigente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**Alegación.** Se solicita una moratoria hasta el 31/12/2027 para las restricciones a vehículos de mercancías con distintivo B y sin distintivo, alegando desproporcionalidad y un alto coste para el sector. Se solicita ampliar el horario de reparto en el Distrito Centro de 7:00 a 19:00 para evitar la congestión y reducir emisiones.

La regulación vigente ya contempla un **régimen específico de acceso para vehículos industriales** que realizan actividades esenciales para el funcionamiento del distrito, permitiendo compatibilizar la protección de la calidad del aire con el normal desarrollo de la actividad económica. Este régimen diferencia el acceso en función de la **clasificación ambiental del vehículo**, lo que responde al principio de proporcionalidad ambiental: cuanto menos contaminante es el vehículo, **mayor amplitud horaria** se le reconoce.

En concreto, la normativa permite el acceso a los vehículos industriales con clasificación ambiental **CERO Emisiones, ECO o C**, pertenecientes a empresas o profesionales que prestan servicios o realizan entregas o recogidas de suministros en la ZBEDEP Distrito Centro, con los siguientes horarios:

- **Vehículos CERO EMISIONES:** acceso permitido **las 24 horas del día**, dada su nula contribución a las emisiones contaminantes.
- **Vehículos ECO:** acceso permitido entre las **7:00 y las 21:00 horas**, en coherencia con su menor impacto ambiental respecto a otras tecnologías y con la necesidad de facilitar el reparto en horario comercial.
- **Vehículos C:** acceso permitido entre las **7:00 y las 15:00 horas**.

Reducir aún más las restricciones horarias, tal como se solicita, **sería contrario al objetivo esencial de la ZBEDEP**, cuyo fin es disminuir los niveles de emisiones contaminantes en las zonas más sensibles del municipio, y comprometería el cumplimiento de los estándares de calidad del aire. El modelo actual ya asegura un **equilibrio razonable** entre movilidad, actividad económica y protección ambiental, por lo que la alegación debe **desestimarse**. Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



**Alegación.**—Se solicita se permita a los vehículos especiales de obra y construcción acceder a las ZBE y ZBEDEP mediante autorización municipal para no paralizar los desarrollos urbanísticos.

**RESPUESTA**— Respecto a lo alegado, se informa que la redacción del **artículo 23.3.e).14** contempla expresamente la posibilidad de acceso para determinados **vehículos especiales**, encuadrados en las secciones de la clasificación por criterios de construcción (apartado B) o de utilización (apartado C) del **Anexo II del Reglamento General de Vehículos**, siempre que dispongan de clasificación ambiental **CERO Emisiones, ECO o C**, así como, con carácter excepcional, para vehículos con **clasificación ambiental B** respecto a los que el prestador del servicio justifique la imposibilidad de realizarlo con otro tipo de vehículo, bien porque le vincule un contrato durante su vigencia, o bien porque no exista ese tipo de vehículo de categoría ambiental CERO emisiones, ECO o C.

Asimismo, el **Anexo III, apartado primero.17.c)** de la Ordenanza desarrolla este régimen excepcional, estableciendo que, previa alta en el sistema de gestión correspondiente (SGDC), por la persona titular del vehículo o quien debidamente acreditado le represente podrá solicitarse, con carácter excepcional, autorización expresa para la circulación por el Distrito Centro de aquellos vehículos especiales con **clasificación ambiental B, siempre que concurren las circunstancias justificadas anteriormente.**

No es procedente, como sugiere el alegante, la evaluación de la flexibilización solicitada **en relación con los vehículos sin clasificación ambiental, debido a** que es incompatible con el espíritu de la normativa aplicable, ya que podría dar lugar a patrones nocivos de **regresión medioambiental**, contrarios al principio que prohíbe a cualquier Administración Pública disminuir o hacer menos efectivos los logros ya alcanzados en materia de protección medioambiental, cuando ello no responda a una necesidad absolutamente justificada. Por otra parte, el establecimiento de regímenes especiales de exención redundaría en una imposibilidad real para el establecimiento de un régimen que pretende ser general, en una ciudad que por volumen de población presenta una casuística particularmente amplia, y en la que existen colectivos que pueden enfrentarse a otras dificultades igualmente perentorias.

De conformidad con lo previsto en el artículo 22.1 de la vigente OMS la ZBEDEP es 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).

Entre los objetivos a los que responde la creación de las ZBEDEP, el artículo 22.2 de la vigente OMS destaca los de:

- “a) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
- b) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente”.*

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

El proyecto normativo, sometido a información pública mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de 11 de diciembre de 2025, contiene la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica imprescindible para alcanzar los objetivos propuestos, que constituyen razones imperiosas de interés general: 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 mejora de la calidad del aire y la protección del medio ambiente urbano.

Asimismo, el proyecto normativo satisface el principio de proporcionalidad, al introducir en la OMS la 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.

**A su vez, procede desestimar la alegación** respecto a la solicitud de que puedan circular los vehículos con clasificación ambiental “A” por las zonas de bajas emisiones de la ciudad de Madrid, porque se pretende una modificación de la regulación de Madrid ZBE, contenida en el artículo 21.3 de la OMS vigente y firme, que no es objeto del Proyecto normativo sometido a información pública mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de 11 de diciembre de 2025.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**Alegación.** Se solicita modificar la ordenanza para permitir el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro a todo el transporte público colectivo de viajeros, no solo al regular.

**RESPUESTA. – Respecto a la solicitud de una exclusión general de todas las restricciones para el transporte público colectivo, no resulta acorde con los principios de necesidad y proporcionalidad** establecer una exclusión general de todas las restricciones aplicables al transporte colectivo. La evidencia comparada en gestión de movilidad urbana muestra que, sin mecanismos de regulación adecuados, un incremento no gestionado de vehículos de gran capacidad en áreas urbanas saturadas puede **trasladar el problema de congestión**, incrementar las emisiones locales y afectar negativamente al espacio peatonal y a la seguridad vial.

No es procedente, como sugiere el alegante, la evaluación de la flexibilización solicitada referente a la exclusión general de las restricciones para todos los vehículos de transporte público colectivo, incluyendo escolar, turístico y discrecional. Ello es debido a que resulta incompatible con el espíritu de la normativa aplicable, ya que, podría dar lugar incluso a patrones nocivos de **regresión medioambiental**, contrarios al principio que prohíbe a cualquier Administración Pública disminuir o hacer menos efectivos los logros ya alcanzados en materia de protección medioambiental, cuando ello no responda a una necesidad absolutamente justificada. A su vez, el acceso a determinados vehículos queda garantizado con el régimen establecido en el art. 23 de la OMS en relación con la ZBEDEP, siempre y cuando se cumplan las condiciones establecidas. Por otra parte, el establecimiento de regímenes especiales de exención redundaría en una imposibilidad real para el establecimiento de un régimen que pretende ser general, en una ciudad que por volumen de población presenta una casuística particularmente amplia, y en la que existen colectivos que pueden enfrentarse a otras dificultades igualmente perentorias.

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



Los objetivos perseguidos por el proyecto normativo están directamente encaminados al interés público, con particular atención al de los colectivos más sensibles por razones de cualquier índole, o a aquellos que pudieran sufrir de una manera más grave los efectos de la contaminación ambiental. A la hora de llevar a efecto cualquier actuación administrativa que afecte a estos grupos poblacionales se examinan siempre las necesidades de aquellos, y por lo tanto, se convierte a esos mismos sujetos en beneficiarios primordiales de un régimen cuyo objeto no es la prohibición y la restricción en sí mismas consideradas, sino la consecución de un entorno más favorable especialmente desde el punto de vista de la salud pública.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

## DOC. 53 ASOCIACIÓN PROVINCIAL DE COMERCIANTES AMBULANTES

---

**ALEGACIÓN.** Se solicita el reconocimiento de la singularidad y el mínimo impacto ambiental del comercio ambulante. Se alega que las restricciones anulan las autorizaciones municipales vigentes, vulnerando la seguridad jurídica, y se solicita un régimen específico. Se usa la prórroga de no sanción a otros vehículos como argumento para solicitar un régimen específico y estable para el comercio ambulante. Se alega que el proyecto reitera vicios procedimentales ya anulados por los tribunales, solicitando que no se repitan. Se denuncia la discriminación de comerciantes no residentes, sancionados sin poder acceder a ayudas, y se pide una solución específica para ellos. Se solicita explícitamente la creación de un régimen de excepcionalidad reglada para el comercio ambulante para garantizar la coherencia normativa. Se denuncia el incumplimiento de la excepcionalidad para comerciantes próximos a la jubilación, que no reciben respuesta a sus solicitudes y siguen siendo sancionados.

**RESPUESTA.** El artículo 23.3 d) 3º del proyecto inicial de modificación de Ordenanza equipara las condiciones de acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de los residentes con los comerciantes y, a tal efecto, se permite *circular por las calles del interior del perímetro de la ZBEDEP y estacionar en superficie en las plazas del SER, a los vehículos turismo con clasificación ambiental CERO Emisiones, ECO, C y B, que indiquen las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se desarrollen en los mercadillos municipales situados en dicha ZBEDEP y los de las personas invitadas por éstos, que den cumplimiento a las normas de gestión del anexo III.*

Dado que esta previsión está limitada a los **vehículos turismo**, el acceso de los vehículos industriales de las empresas y autónomos se debe circunscribir a las condiciones previstas en el apartado 3.e). 7º del art. 23 de la OMS que establece el horario durante el cual los *vehículos industriales con clasificación ambiental CERO Emisiones, ECO o C, de empresas, sean estas personas físicas o jurídicas, y de profesionales pueden circular por la ZBEDEP de Distrito Centro para la prestación de servicios o entrega o recogida de suministros en la citada ZBEDEP, dentro del siguiente horario*  
a) los vehículos CERO EMISIONES: durante las 24 horas del día.

### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

b) los vehículos ECO: de 7:00 a 21:00 horas.

c) los vehículos C: de 7:00 a 15:00 horas.

El sector de la venta ambulante ha puesto de manifiesto sus necesidades específicas, puesto que no disponen de establecimientos fijos sino de puestos ambulantes y, para proceder a su montaje y desmontaje, requieren ineludiblemente del uso de vehículos industriales mientras dura el mercadillo correspondiente, por lo que no pueden limitar su uso a los horarios establecidos. Este horario se considera insuficiente para que este sector pueda ejercer su actividad comercial, toda vez que deben acceder fuera de ese horario para instalar y recoger el puesto y sus mercancías.

En la regulación general de las ZBEDEP, contenida en el apartado noveno del artículo 22 de la OMS, se reconoce la posibilidad de autorizar, con carácter excepcional, el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro, mediante resolución motivada del órgano municipal competente, de aquellos vehículos cuya necesidad de acceso se justifique motivadamente.

En este marco, y en respuesta a las solicitudes formuladas por los titulares de autorizaciones de venta ambulante, el citado precepto habilita la ampliación del horario de acceso de los vehículos industriales, fundamentalmente aquellos con clasificación ambiental "C", que tienen autorizado un horario más restringido, exclusivamente durante los días de celebración del mercadillo correspondiente.

De este modo, se atiende a una necesidad de carácter privado que resulta urgente, temporal e inaplazable, limitando dicha autorización al tiempo estrictamente imprescindible para el desarrollo de la actividad autorizada.

En consecuencia, si bien se reconoce la singularidad del comercio ambulante y el carácter limitado y discontinuo de la circulación asociada a esta actividad, dichas circunstancias ya han sido tenidas en cuenta por la OMS mediante la previsión de autorizaciones excepcionales y temporales de acceso a la ZBEDEP Distrito Centro, debidamente motivadas y circunscritas a los días y horarios estrictamente necesarios para el desarrollo de la actividad autorizada.

Las restricciones generales establecidas para las ZBEDEP responden a objetivos de interés general vinculados a la protección de la salud pública, la mejora de la calidad del aire y la reducción de emisiones contaminantes, objetivos que no pueden quedar sin efecto por la concurrencia de intereses particulares, aun cuando su impacto ambiental individual pueda considerarse reducido. La eficacia de estas medidas exige una aplicación homogénea y coherente, evitando la creación de regímenes permanentes y diferenciados no previstos en la normativa vigente.

Actualmente, existen **ayudas municipales** destinadas a la renovación y sustitución de vehículos, incluyendo específicamente los vehículos comerciales, con el objetivo de facilitar la transición hacia modelos más sostenibles y reducir el impacto ambiental.

En relación con lo alegado sobre las consecuencias que implican las principales áreas de afectación de la modificación propuestas, gestiones de las Zonas de Bajas Emisiones y del SER sobre los colectivos de ciudadanos más desfavorecidos, cabe señalar que este aspecto se toma en consideración en la programación de políticas municipales y en la definición de sus propuestas normativas. Debe indicarse como primera medida **el Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360 (2022)**, que ya fijó un calendario gradual para facilitar la adaptación de los usuarios. Este proceso se complementó con las ayudas

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59

Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51

Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

Cambia 360, destinadas a facilitar la sustitución de vehículos sin etiqueta (los propulsados con combustible diésel matriculados antes del año 2006 y los gasolina previos al año 2000) por modelos menos contaminantes.

Esta implementación paulatina, se vio completada por las **Líneas de ayudas Cambia 360** para el fomento de la movilidad sostenible y la eficiencia energética, que surgió con el objetivo de impulsar la renovación del parque circulante y facilitar a los propietarios de vehículos sin etiqueta la adquisición, en su caso, de vehículos menos contaminantes.

En este sentido, estas ayudas se han articulado de manera complementaria a las líneas de subvenciones para la renovación de vehículos de uso particular que ofrece la Comunidad de Madrid, en ejecución del Plan MOVES estatal y el plan propio regional. En las convocatorias de subvenciones «Cambia 360» de las anualidades de 2022 y 2023, dotadas ambas con 14 millones de euros, hubo fondos suficientes para estimar todas las solicitudes presentadas. La anualidad de 2024, también se dotó de 14 millones de euros.

En relación con la ausencia de subvenciones municipales destinadas a facilitar la renovación de vehículos de trabajo para aquellos profesionales que, aun no residiendo en la ciudad de Madrid, desarrollan en ella su actividad, conviene señalar lo siguiente: las convocatorias de ayudas para el fomento de la movilidad sostenible en la distribución urbana de mercancías (Cambia 360) exigen la residencia en el municipio de Madrid únicamente cuando el solicitante es una persona física. En el caso de otras personas jurídicas o entidades, el requisito se limita a disponer de domicilio social, domicilio fiscal o, en su defecto, una sucursal abierta en la ciudad.

Si bien es cierto que es habitual que profesionales procedentes de otros municipios desarrollen parte de su actividad en la ciudad de Madrid, no lo es menos que la limitación de los recursos municipales destinados a este tipo de subvenciones obliga a priorizar aquellas actuaciones con mayor impacto en la mejora de la calidad del aire de la ciudad. En este sentido, resulta coherente que las ayudas se dirijan preferentemente a quienes tienen su residencia en la ciudad, dado que, por regla general, el origen y destino de su actividad diaria se sitúa en la ciudad de Madrid y, por tanto, la mayor parte de sus desplazamientos en vehículo se producen dentro del término municipal. No puede considerarse, por tanto, que se trate de un requisito desproporcionado o incoherente.

Además, la competencia municipal que fundamenta las ayudas del programa Cambia 360 es precisamente la protección de la calidad del aire urbano en Madrid. Consecuentemente, ampliar estas subvenciones para incluir la renovación de vehículos profesionales cuyos titulares no cuenten con un vínculo estable con la ciudad —ya sea por residencia o por disponer de un local de trabajo en ella— podría derivar en la financiación de renovaciones sin efecto alguno sobre la calidad del aire de Madrid, al no existir garantía de que una parte significativa de los trayectos que realizan dichos vehículos tenga lugar en la ciudad.

En todo caso, debe señalarse que las subvenciones «Cambia 360» se han diseñado como un instrumento complementario a las líneas de ayudas destinadas a la renovación de vehículos de uso profesional que ofrece la Comunidad de Madrid en el marco del Plan MOVES estatal —que cuenta con más de 50 millones de euros asignados en esta Comunidad y contempla hasta 9.000 € para la renovación de determinados vehículos profesionales—, así como al plan regional propio «Mueve Madrid».

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

La Comunidad de Madrid, además, concede desde 2025 ayudas de hasta 2.000 € para el achatarramiento de vehículos sin distintivo ambiental (etiqueta A) cuando se adquiere un vehículo nuevo, M1 o N1, con clasificación ambiental ECO o Cero Emisiones.

Asimismo, existe la posibilidad de obtener un ingreso adicional mediante la venta de Certificados de Ahorro Energético (CAE), que pueden generarse al sustituir un vehículo sin distintivo ambiental (etiqueta A) por un vehículo comercial con clasificación ECO o Cero Emisiones. El importe de estos certificados puede oscilar entre 600 y 1.200 €.

Por tanto, las ayudas «Cambia 360» no constituyen una actuación aislada, sino que complementan el conjunto de incentivos existentes —municipales, autonómicos y estatales— dirigidos a la renovación de vehículos profesionales, así como otros beneficios posibles. En este contexto, las cifras incluidas en el escrito de alegaciones no se corresponden con la realidad de los incentivos disponibles para los profesionales afectados por las restricciones de circulación aplicables a determinados vehículos.

Respecto a la dotación presupuestaria de estas convocatorias, las correspondientes a las anualidades 2021 y 2022 contaron cada una con 2 millones de euros para vehículos N1 y N2. En ambos casos, los fondos fueron suficientes para estimar todas las solicitudes presentadas y, de hecho, más de la mitad quedaron sin ejecutar. En 2023, ante la falta de demanda, la dotación se redujo a 1 millón de euros, y nuevamente quedaron sin ejecutar más de la mitad de los créditos por ausencia de solicitudes. Estos resultados motivaron un ajuste de los fondos disponibles para adecuarlos al volumen real de solicitudes, de manera que en las anualidades 2024 y 2025 se establecieron dotaciones de 750.000 € que se correspondieron con las solicitudes recibidas.

En consecuencia, no puede afirmarse que no existan ayudas suficientes para que los profesionales afronten la renovación de sus vehículos de trabajo. Debe recordarse que, tratándose de una herramienta laboral sujeta a amortización, un periodo mínimo de 20 años —que es precisamente la antigüedad de los vehículos afectados por las restricciones— resulta razonable para la viabilidad económica de cualquier actividad profesional. A ello se añade la posibilidad de acogerse a las ayudas mencionadas anteriormente.

Todo lo anterior sin considerar, además, que los vehículos Cero Emisiones o ECO, en recorridos urbanos, ofrecen importantes ahorros energéticos como consecuencia tanto de su fuente de energía como de su mayor eficiencia, lo que contribuye a amortizar, a través de menores costes operativos, el eventual sobrecoste de inversión.

En relación con la advertencia de que este proyecto podría incurrir en los mismos **vicios procedimentales** que llevaron a la anulación judicial de la ordenanza anterior, cabe señalar que la resolución judicial referenciada – Sentencia de 17/09/2024 del Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM) – no ha adquirido firmeza. Además, el TSJM ha denegado expresamente la ejecución provisional de la sentencia. No resulta procedente el argumento alegado ya que presupone una eventual desestimación del recurso de casación.

No puede apreciarse vulneración de los principios de seguridad jurídica ni de confianza legítima, dado que tal y como se establece en el apartado 67) 3 del preámbulo del proyecto inicial, la ordenanza da cumplimiento al principio de seguridad jurídica, en los términos exigidos por el artículo 129 apartados 1 y 4 de la LPAC. al ajustarse y desarrollar en el ámbito de las competencias municipales la normativa comunitaria, estatal y autonómica, de forma plenamente

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



coherente con el resto del ordenamiento jurídico autonómico, nacional y de la Unión Europea, generando con ello un marco normativo estable que garantiza la protección de la salud humana y la mejora de la calidad del aire de acuerdo. Con la reforma propuesta se completa y perfecciona la regulación de la OMS, generando un marco normativo preciso, claro, cierto, predecible y estable, pero dotado a la vez de la imprescindible flexibilidad para ofrecer en su aplicación una solución adecuada a los desafíos presentes y futuros de la movilidad urbana sostenible.

En relación con la alegación formulada sobre la vulneración del principio de confianza legítima, debe señalarse que dicho principio, estrechamente vinculado al de seguridad jurídica, garantiza la interdicción de la arbitrariedad y exige la coherencia de la actuación administrativa, evitando generar confusión en los ciudadanos destinatarios y, en particular, impidiendo la creación de expectativas que puedan verse posteriormente frustradas.

En consecuencia, la invocación de una supuesta quiebra de este principio requiere necesariamente identificar el hecho o precepto jurídico que presuntamente generó la expectativa legítima y, de manera correlativa, el acto posterior que la habría vulnerado. Ambos elementos deben ser analizados de forma conjunta para determinar si concurre realmente la inconsistencia o incoherencia denunciada.

No resulta suficiente, por tanto, una mera afirmación genérica de quiebra del principio para justificar su apreciación. Es imprescindible concretar el acto administrativo que originó la expectativa y aquel otro que habría producido su contradicción o frustración.

En el presente caso, y ante la ausencia de una relación directa de causalidad entre una actuación municipal concreta y la supuesta vulneración del principio de confianza legítima, puede afirmarse que los procesos normativos desarrollados por el Ayuntamiento de Madrid —en particular los relativos a la aprobación y modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible— se ajustan plenamente a la realidad social, a los estudios técnicos realizados para sustentar las políticas públicas y, desde luego, al conjunto de normas aplicables en cada momento, con independencia de su rango u origen, así como al resto de la normativa municipal vigente.

Por todo lo expuesto, se considera que la regulación vigente ofrece una respuesta proporcionada y adecuada a las necesidades planteadas, sin menoscabo de los fines generales perseguidos por las Zonas de Bajas Emisiones, motivo por el cual se desestima la alegación presentada.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

## DOC: 54 - CONFEBUS MADRID - CONFEDERACIÓN MADRILEÑA DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS

---

### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

**ALEGACIÓN.** Se propone priorizar la mejora del transporte público y colectivo como eje central de la movilidad sostenible, en lugar de aplicar únicamente medidas restrictivas. Se valora positivamente la modificación del artículo 23.3.e) 3.1/4 por incluir expresamente a los autocares turísticos en la ZBEDEP Distrito Centro. Se valora positivamente la modificación del Anexo III por reforzar la seguridad jurídica al incluir a los autocares turísticos. Se solicita una exclusión general de las restricciones para todos los vehículos de transporte público colectivo, incluyendo escolar, turístico y discrecional. Se solicita que la modificación normativa se acompañe de medidas de planificación como análisis de impacto, plazos realistas, planes de ayudas y fomento del transporte escolar.

**RESPUESTA.** En relación con la propuesta de que se priorice la mejora del **transporte público** y colectivo como eje central de la movilidad sostenible, en lugar de aplicar únicamente medidas restrictivas, cabe señalar que los objetivos perseguidos por el proyecto están directamente encaminados al interés público, con particular atención al de los colectivos más sensibles por razones de cualquier índole, o a aquellos que pudieran sufrir de una manera más grave los efectos de la contaminación ambiental. La regulación de las ZBEDEPs, al establecer ciertas restricciones a la movilidad en determinados vehículos, favorecen otros medios sostenibles de transporte. En el documento *Vulnerabilidad y pobreza en el transporte en España*, de octubre de 2024, se plantean como dimensiones de la pobreza del transporte la disponibilidad del transporte (disponer de un medio de transporte adecuado para las necesidades diarias de la población), accesibilidad (grado en que pueden alcanzarse destinos relevantes dados los medios de transporte disponibles en tiempo razonable) y asequibilidad (capacidad para hacer frente a los gastos derivados de la movilidad básica necesaria para acceder a actividades esenciales) y aceptabilidad (adecuación de la oferta de servicios de transporte a personas de movilidad y/o sensibilidad reducida), cabe señalar lo siguiente: en cuanto a la **disponibilidad**, Metro de Madrid tiene 303 estaciones y EMT tiene 10.884 paradas. La distancia media entre paradas Metro es de 600 metros y entre paradas de autobús 325 metros, lo que garantiza con carácter general una disponibilidad de paradas de transporte público excepcional en todo Madrid en general y, en particular, en las zonas afectadas por la ZBEDEP. La propiedad forzosa de un coche causada por la indisponibilidad de transporte no puede aplicarse a las ZBEDEP, pues disponen de una red de transporte muy densa con gran disponibilidad espacial y temporal. De hecho, puede considerarse la **ZBEDEP del Distrito Centro** se sitúa como la zona mejor comunicada en transporte público de toda la ciudad, ya que dispone de acceso directo a la red de trenes de Cercanías, cinco líneas de metro y una extensa oferta de líneas de autobús urbano e interurbano, lo que garantiza conexiones rápidas y eficientes con el conjunto de la Comunidad de Madrid. En cuanto a la **ZBEDEP de Plaza Elíptica**, cabe destacar que próximamente se pondrá en marcha la ampliación de la línea 11 de metro, que permitirá conectar Plaza Elíptica con los principales intercambiadores de transporte de Atocha y Conde de Casal, mejorando notablemente la accesibilidad y facilitando la movilidad de los usuarios desde y hacia la periferia y otros núcleos urbanos. Estas mejoras en las infraestructuras de transporte público responden precisamente al objetivo de asegurar alternativas suficientes, accesibles y de calidad para los desplazamientos, reforzando así la eficacia y la legitimidad social de las restricciones de circulación implementadas en las ZBEDEP.

Respecto a las bonificaciones para colectivos vulnerables, el sistema de transporte público de la Comunidad de Madrid contempla medidas como la gratuidad hasta los 14 años, el Abono Joven a 10 euros hasta los 26 años, el Abono +65 gratuito, y facilidades de acceso y descuentos para personas con movilidad reducida o discapacidad

Asimismo, cabe señalar que desde enero de 2021 se han implantado las **jornadas de transporte público gratuito**, una iniciativa en la que la ciudad de Madrid es pionera. Desde entonces se ha activado en múltiples ocasiones para fomentar la movilidad sostenible y facilitar los desplazamientos en días de alta demanda. Estas jornadas permiten viajar sin coste en los autobuses de la EMT —excepto en la línea Exprés Aeropuerto— y realizar trayectos gratuitos de hasta 30 minutos en BiciMad. La experiencia acumulada demuestra su amplio alcance: más de **68,8 millones de viajes** se han realizado durante las **65**

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

**jornadas de gratuidad**, beneficiando a más de **13,6 millones de usuarios no habituales**, y potenciando el uso del transporte público y la bicicleta como alternativas al vehículo privado en momentos clave del año, como la vuelta al trabajo y a los centros educativos, periodos vacacionales o campañas comerciales (Los autobuses de EMT Madrid y los viajes en BiciMad serán gratuitos por primera vez el 1 de septiembre – Ayuntamiento de Madrid). Todo ello demuestra un esfuerzo integral por garantizar una movilidad accesible y equitativa.

A la hora de llevar a efecto cualquier actuación administrativa que afecte a estos grupos poblacionales se examinan siempre las necesidades de aquellos, y por lo tanto, se convierte a esos mismos sujetos en beneficiarios primordiales de un régimen cuyo objeto no es la prohibición y la restricción en sí mismas consideradas, sino la consecución de un entorno más favorable especialmente desde el punto de vista de la salud pública. Las alegaciones presentadas describen las problemáticas que pudieran surgir como consecuencia de las restricciones, pero no analizan los beneficios concomitantes que se deducen para todos los ciudadanos que, a juicio de este Ayuntamiento, superan ampliamente por relevancia los posibles inconvenientes que pudieran implicar estas medidas.

En relación con lo alegado sobre que la ordenanza debe ser **potenciar el transporte público** y colectivo como eje de la movilidad sostenible, y no solo restringir el tráfico, cabe señalar que la priorización del transporte público y colectivo ya se encuentra plenamente integrada en la planificación municipal vigente. En particular, el **Plan de Movilidad Sostenible de la Ciudad de Madrid** desarrolla un conjunto de estrategias orientadas a reforzar, modernizar y ampliar la oferta de transporte público, con el fin de favorecer el trasvase modal desde el vehículo privado hacia modos más sostenibles. La ordenanza objeto de alegación no sustituye esta planificación, sino que la complementa mediante instrumentos específicos de gestión del tráfico y mejora de la calidad del aire.

**Respecto a la solicitud de una exclusión general de todas las restricciones para el transporte público colectivo, incluyendo escolar y turístico**, no resulta acorde con los principios de **necesidad y proporcionalidad** establecer una exclusión general de todas las restricciones aplicables al transporte colectivo. La evidencia comparada en gestión de movilidad urbana muestra que, sin mecanismos de regulación adecuados, un incremento no gestionado de vehículos de gran capacidad en áreas urbanas saturadas puede **trasladar el problema de congestión**, incrementar las emisiones locales y afectar negativamente al espacio peatonal y a la seguridad vial.

No es procedente, como sugiere el alegante, la evaluación de la flexibilización solicitada referente a la exclusión general de las restricciones para todos los vehículos de transporte público colectivo, incluyendo escolar, turístico y discrecional. Ello es debido a que resulta incompatible con el espíritu de la normativa aplicable, ya que, podría dar lugar incluso a patrones nocivos de **regresión medioambiental**, contrarios al principio que prohíbe a cualquier Administración Pública disminuir o hacer menos efectivos los logros ya alcanzados en materia de protección medioambiental, cuando ello no responda a una necesidad absolutamente justificada. A su vez, el acceso a determinados vehículos queda garantizado con el régimen establecido en el art. 23 de la OMS en relación con la ZBEDEP, siempre y cuando se cumplan las condiciones establecidas. Por otra parte, el establecimiento de regímenes especiales de exención redundaría en una imposibilidad real para el establecimiento de un régimen que pretende ser general, en una ciudad que por volumen de población presenta una casuística particularmente amplia, y en la que existen colectivos que pueden enfrentarse a otras dificultades igualmente perentorias.

Los objetivos perseguidos por el proyecto normativo están directamente encaminados al interés público, con particular atención al de los colectivos más sensibles por razones de cualquier índole, o a aquellos que pudieran sufrir de una manera más grave los efectos de la contaminación ambiental. A la hora de

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

Llevar a efecto cualquier actuación administrativa que afecte a estos grupos poblacionales se examinan siempre las necesidades de aquellos, y, por lo tanto, se convierte a esos mismos sujetos en beneficiarios primordiales de un régimen cuyo objeto no es la prohibición y la restricción en sí mismas consideradas, sino la consecución de un entorno más favorable especialmente desde el punto de vista de la salud pública.

Sobre la solicitud de que la ordenanza se acompañe de medidas como **análisis de impacto, ampliación de plazos, ayudas a la renovación de flotas y medidas de fomento del transporte escolar**, cabe indicar que el correspondiente análisis de impacto de las ZBEDEP fue realizado en el marco del **Proyecto de Zona de Bajas Emisiones**, aprobado en **julio de 2025**, incorporando los efectos económicos, sociales y ambientales de las medidas. Sus conclusiones fueron integradas en la toma de decisiones y en la comunicación pública del proyecto.

En cuanto a los **plazos de implantación**, estos fueron definidos en la **Estrategia Ambiental Madrid 360 (2019)**. No obstante, para atender a las necesidades específicas de los distintos sectores, la entrada en vigor de determinadas restricciones ha sido **pospuesta a través de los diferentes periodos transitorios y periodos de avisos previos**, con el fin de facilitar la adaptación progresiva y mitigar eventuales perjuicios.

Además, el Ayuntamiento ha puesto en marcha medidas destinadas a **favorecer la transición hacia vehículos menos contaminantes**, incluyendo incentivos para la renovación de flotas y la sustitución de autocares y autobuses antiguos por modelos más eficientes y respetuosos con el medio ambiente. Estas actuaciones buscan garantizar que la transición sea **viable, progresiva y sostenible**, tanto para los operadores como para el conjunto de la ciudadanía, como medidas de **transición justa**.

Sobre la valoración positiva del acceso de autocares turísticos a la ZBEDEP Distrito Centro y de la mayor seguridad jurídica derivada de la nueva redacción del Anexo III, **se ESTIMA la valoración favorable**. Se comparte la oportunidad de **reconocer explícitamente a los autocares turísticos y a los servicios vinculados a instituciones** dentro de los supuestos de acceso permitidos. Asimismo, la nueva redacción del **Anexo III** responde a la necesidad de reducir la incertidumbre interpretativa y reforzar la proporcionalidad de las medidas. Estas mejoras contribuyen a incrementar la **seguridad jurídica tanto para los operadores del transporte colectivo como para la propia administración**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

Por todo lo expuesto, **se desestiman el resto de alegaciones**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

DOC: 55 - [REDACTED]

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  
[REDACTED]

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  
[REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Se alega que la Ordenanza presenta deficiencias jurídicas y técnicas, solicitando su retirada o revisión y el abandono del uso de los distintivos de la DGT como criterio restrictivo. Alega vulneración de principios constitucionales y falta de motivación, solicitando la retirada de la ordenanza. La vulneración de principios constitucionales, lo que implícitamente afecta a la libertad de circulación al restringir el movimiento de vehículos

**RESPUESTA:** En relación con la alegada vulneración de la libertad de circulación y los principios de proporcionalidad, en relación con la libertad invocada en primer lugar, cabe señalar que la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 4.ª) núm. 530/2024, de 3 de abril de 2024 (R. Casación: 4393/2023), aunque se refiere a medidas sanitarias, sienta doctrina aplicable a restricciones como las de las ZBEDEP. La doctrina referida indica que “la libertad de circulación que consagra el artículo 19 de la Constitución se ve afectada por la adopción de medidas que limiten derechos fundamentales, cuando se constate una infracción del ordenamiento jurídico por razón de la falta de competencia del órgano autor de la actividad administrativa impugnada”, infracción que no ha sido constatada en el presente caso.

A su vez, la sentencia de 17 de septiembre de 2024, de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del TSJ de Madrid, por la que se anulan diversos preceptos de la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018 del Ayuntamiento de Madrid, no ponen en cuestión la potestad de la administración municipal para adoptar las medidas que entienda necesarias para proteger la salud y el medio ambiente, en desarrollo de la normativa europea y nacional; ni tampoco cuestionan la necesidad de adoptar medidas de control de la contaminación atmosférica necesarias para garantizar, a la mayor brevedad, el cumplimiento de los valores límite de contaminación fijados por la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008., pero sí que establece la exigencia de respetar el principio de proporcionalidad en materia ambiental, es decir, de “...ponderar en cada caso si las medidas restrictivas son necesarias y proporcionales”, ponderación que contiene la jurisprudencia del Tribunal Constitucional, como recuerda la sentencia 148/2021, de 14 de julio ( ECLI:ES:TC:2021:148 ), con abundante cita, que “**el principio constitucional de proporcionalidad**, y su proyección en el ámbito de derechos fundamentales, existe una muy reiterada doctrina constitucional. Basta ahora recordar que el examen jurisdiccional de dicho principio se articula en tres pasos sucesivos. Habrá de apreciar, en primer lugar, si la medida enjuiciada aparece como idónea para la consecución de la finalidad legítima que pretende; si resulta, además, necesaria, por no existir otra menos incisiva en el derecho fundamental y de eficacia pareja; y si, superados estos dos escrutinios, la afectación del derecho se muestra, en fin, como razonable, por derivarse de ella más beneficios para el interés general que perjuicios sobre el derecho en cada caso comprometido...” (...) es contrario a la lógica adoptar medidas con una afectación intensa de unos valores, quizás de menor entidad, si esas medidas no comportan una real y efectiva protección de valores dignos de mayor protección”. A la visita del contenido del proyecto inicial expuesto, se puede concluir que contiene la información necesaria y fidedigna para poder preponderar los derechos afectados con las medidas adoptadas. En este sentido, el proyecto inicial- incluye información, entre otros aspectos, sobre el origen de la contaminación, las principales fuentes de emisión responsables de la contaminación, de los gases de efecto invernadero, caracterización del tráfico rodado. estudios del parque circulante y emisiones asociadas, etc. a los efectos de ponderar la necesidad y proporcionalidad de las medidas.

Esta Administración municipal fundamenta su actuación en el acervo jurídico español y comunitario, y vigila de manera exhaustiva la adecuación de sus actos a derecho, considerando además esencial lo indicado por el alegante en su reflexión, y sin que pueda entenderse en qué modo el presente instrumento puede incurrir en un compromiso de la interpretación que pueda realizarse, de manera rigurosa, sobre todos los aspectos mencionados. Finalmente, cabe reiterar que el proyecto inicial en lo referente a las ZBEDEP respeta el contenido mínimo establecido en el **Anexo I.A del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre**, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones (ZBE), y que este real decreto se ha elaborado al amparo de lo previsto

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

en el artículo 149.1.21.º y 23.º de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor; y de legislación básica sobre protección del medio ambiente.

En relación con la alegada **vulneración del principio de no discriminación**, cabe indicar que al artículo 14 de la Constitución Española, que consagra el **principio de igualdad** prohíbe aquellas desigualdades que tengan su causa en discriminaciones de carácter personal o social, como el nacimiento, la raza, el sexo, la religión, la opinión o cualquier otra circunstancia personal o social. Es evidente que este principio no impide que situaciones objetivamente distintas reciban un tratamiento diferente, siempre que dicho tratamiento no tenga una finalidad discriminatoria basada en las circunstancias mencionadas. Sostener lo contrario impediría a la Administración diferenciar entre situaciones de hecho diversas y, en la práctica, impediría la aplicación no solo de este régimen, sino del ordenamiento jurídico en su conjunto. Las particularidades previstas en la Ordenanza objeto de modificación y en el proyecto inicial se basan exclusivamente en las situaciones de hecho que regulan, y no en condiciones personales o sociales de los ciudadanos afectados

En relación con la alegación presentada, procede señalar que la utilización de la **clasificación ambiental de los vehículos**, materializada a través de los correspondientes distintivos ambientales, **no constituye una opción discrecional**, sino que responde a una **exigencia normativa de carácter estatal**. Desde una perspectiva técnico-normativa, el uso de los distintivos ambientales de la DGT como criterio para la gestión de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) está **plenamente respaldado por la legislación nacional y europea**, y responde a criterios de eficiencia, operatividad y coherencia regulatoria. El sistema de distintivos ambientales de la DGT se fundamenta en:

- **Ley 34/2007, de calidad del aire y protección de la atmósfera**, que habilita a las administraciones públicas a adoptar medidas para reducir la contaminación atmosférica, incluyendo restricciones de tráfico basadas en criterios técnicos.
- **Real Decreto 1052/2022**, que regula las ZBE y establece que los municipios pueden utilizar el etiquetado ambiental como herramienta para aplicar restricciones de acceso y circulación. En concreto, establece en su **artículo 2**, en conexión con la definición de ZBE contenida en el **artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo**, que las medidas aplicables en estas zonas deberán incluir **prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos en función de su potencial contaminante**.

A estos efectos, la norma dispone expresamente que deberá emplearse la **clasificación de vehículos 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, así como sus futuras actualizaciones. Dicha clasificación es la base objetiva que permite identificar el nivel de emisiones de cada vehículo y, en consecuencia, aplicar de forma proporcionada las medidas de restricción previstas.

Asimismo, el citado Real Decreto establece que las restricciones deberán **afectar prioritariamente a los vehículos con mayor potencial contaminante** y ser **proporcionales a los objetivos de calidad del aire y de mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero**, lo que exige necesariamente contar con un sistema homogéneo, verificable y común de identificación ambiental de los vehículos.

- **Real Decreto Legislativo 6/2015**, que permite adoptar restricciones por motivos medioambientales, incluyendo la prohibición total o parcial de acceso a determinadas vías

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

• **Ley 7/2021, de cambio climático y transición energética**, que obliga a los municipios de más de 50.000 habitantes a establecer ZBE antes de 2023, y establece medidas para una de transición justa.

Además, el sistema de etiquetado está alineado con:

• **Directiva (UE) 2024/2881**, que establece valores límite de calidad del aire y obliga a los Estados miembros a adoptar planes de acción inmediatos en caso de superación.

• **Reglamento (UE) 2019/631**, que regula las emisiones de CO<sub>2</sub> de vehículos nuevos y establece objetivos de reducción progresiva.

Desde el punto de vista técnico y ambiental, representa una herramienta eficaz, homogénea y operativa para aplicar políticas de mejora de la calidad del aire en entornos urbanos como Madrid y en especial para las Zonas de Bajas Emisiones (ZBEs). Su uso responde a criterios de eficiencia regulatoria, trazabilidad administrativa y alineación con las normativas europeas y nacionales.

Además, el etiquetado actúa como un instrumento de política pública para fomentar la transición hacia tecnologías más limpias y a un cambio de movilidad más sostenible. Aunque la renovación anticipada de vehículos plantea retos sociales, también contribuye a reducir las emisiones de forma significativa, especialmente en zonas con alta densidad de tráfico y consecuentemente a mejorar la calidad del aire.

En conclusión, aunque es necesario seguir perfeccionando el sistema de etiquetado ambiental, **es una herramienta válida y legalmente respaldada** para aplicar políticas de mejora de la calidad del aire. Su uso para la gestión de las ZBEs está justificado por razones técnicas, operativas y normativas. Por tanto, **no procede su sustitución**. Además, su aplicación está complementada por parte del Ayuntamiento de Madrid con medidas de apoyo social, incentivos a la movilidad sostenible y medidas de transición justa para los colectivos más vulnerables.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

DOC: 56 - [REDACTED]

#### ALEGACIÓN. Omisión de medidas estructurales de gestión del tráfico y la vulneración del deber de buena administración

Pese a ser una ordenanza centrada en la movilidad y que busca reducir la contaminación derivada de emisiones, no se plantea ninguna medida para solucionar los atascos crónicos que sufre el municipio desde hace décadas en las horas punta de los días laborables. Resto alegaciones: reproduce alegaciones DOC.17

**RESPUESTA.** La referencia a estas situaciones no deseables es perfectamente comprensible; sin embargo, no se circunscribe exclusivamente a los objetivos que persigue la norma cuya modificación se aborda. Se trata de un ámbito complejo que constituye un reto de primer orden para una ciudad como Madrid y que exige la puesta en marcha de distintas políticas públicas, que incluyen no solo la regulación de la movilidad, sino también actuaciones en materia de infraestructuras y transporte público.

Estas medidas contribuyen a garantizar los derechos de la ciudadanía y, al mismo tiempo, a fomentar una mayor conciencia social sobre la consecución de los objetivos de sostenibilidad y mejora del bienestar urbano, haciendo a los ciudadanos partícipes en el diseño de las soluciones más adecuadas.

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  
[REDACTED]

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  
[REDACTED]

En todo caso, debe resaltarse el impacto positivo que la política medioambiental municipal —y, en particular, la existencia de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) y del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER)— produce sobre la reducción de la saturación de vehículos a motor en las vías urbanas. Dichos efectos han sido objeto de análisis específico y se encuentran recogidos en las conclusiones de los estudios técnicos incorporados al expediente normativo.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

Resto alegaciones: remisión a respuesta alegaciones doc. 17.

## DOC: 57 - [REDACTED]

### ALEGACIÓN. Justificación de la modificación de la OMS en base al cumplimiento de los valores legislados de dióxido de nitrógeno.

**RESPUESTA.** En relación con lo alegado referente a la **justificación de la modificación de la OMS en base al cumplimiento de los valores legislados de dióxido de nitrógeno**, cabe señalar que el objetivo fundamental de las Directivas que regulan la calidad del aire como son la Directiva 2008/50/CE y la Directiva 2024/2881 es *“definir y establecer 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”*.

Partiendo de este objetivo, aunque en la alegación se indica que desde el 2022 se cumple el valor límite anual para el dióxido de nitrógeno establecido en la Directiva 2008/50/CE, esto no es suficiente para garantizar la protección adecuada de la salud humana.

Esto se debe a que la [Directiva 2024/2881 de calidad del aire y una atmósfera más limpia en Europa](#), aprobada el 23 de octubre 2024 y cuya entrada en vigor está prevista para el 12 de diciembre de 2026, establece un marco mucho más exigente, revisando los valores límite y objetivos de calidad del aire, que deberán cumplirse, a más tardar el 1 de enero de 2030.

En la siguiente tabla se muestran los nuevos valores límite que fija la Directiva 2024/2881. 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.

Contaminante	Protección de la Salud Valor Límite/ Valor objetivo/Umbrales	Directiva 2008/50	Directiva 2881/2024
PM10	Media anual	40 µg/m <sup>3</sup>	20 µg/m <sup>3</sup>
	Media diaria	50 µg/m <sup>3</sup> (35 días/año)	45 µg/m <sup>3</sup> (18 días/año)
PM2,5	Media anual	25 µg/m <sup>3</sup>	10 µg/m <sup>3</sup>

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
 JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
 FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
 SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
 Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
 Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



Contaminante	Protección de la Salud Valor Límite/ Valor objetivo/Umbrales	Directiva 2008/50	Directiva 2881/2024
	<b>Media diaria</b>	...	25 µg/m <sup>3</sup> (18 días/año)
NO <sub>2</sub>	<b>Media anual</b>	40 µg/m <sup>3</sup>	20 µg/m <sup>3</sup>
	<b>Media diaria</b>	...	50 µg/m <sup>3</sup> (18 días/año)
	<b>Media horaria</b>	200 µg/m <sup>3</sup> (18 horas/año)	200 µg/m <sup>3</sup> (3 horas/año)

A la luz de la Directiva 2024/2881, que establece para 2030 un valor límite anual de 20 µg/m<sup>3</sup> para el NO<sub>2</sub>, y considerando los datos registrados en 2025 por la red municipal —que, aun mostrando una mejora sustancial respecto a la normativa anterior, mantienen un número significativo de estaciones por encima de los nuevos umbrales (7 de las 24 estaciones)—, cualquier flexibilización general en las medidas adoptadas en las tres ZBE (Madrid ZBE, ZBEDEP Distrito Centro y ZBEDEP Plaza Elíptica), incrementaría el riesgo de incumplimiento futuro. Ello resultaría incompatible con la trayectoria de reducción necesaria para converger hacia el objetivo de 2030 y podría comprometer la protección de la salud, finalidad prioritaria de la nueva directiva europea.

El Ayuntamiento de Madrid es consciente de la necesidad de aplicar el **principio de proporcionalidad** en la implementación de medidas ambientales. Por ello, **la OMS prevé medidas de transición justa, protegiendo a los colectivos más vulnerables y garantizando la viabilidad económica.**

Adicionalmente, el Ayuntamiento de Madrid ha destinado un conjunto de subvenciones destinadas a facilitar la transición hacia vehículos menos contaminantes y más eficientes desde el punto de vista medioambiental y energético. **Estas subvenciones tienen un carácter parcialmente compensatorio de las medidas restrictivas de la circulación** las cuales han sido detalladas pormenorizadamente en el apartado 2.2.1.2 de la [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 volumen 1 de 10 de diciembre de 2025](#) (en adelante MAIN) y que se enumeran a continuación:

- Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid PES 2018–2020, que recoge las siguientes líneas de ayuda:
  - **Convocatoria para la adquisición de vehículos autotaxi con clasificación ambiental CERO emisiones y ECO.** Ejercicio 2020: 3.984.483 euros.
  - **Convocatoria para la adquisición de vehículos destinados a la renovación de vehículos particulares.** Ejercicio 2020: 15.500.000 euros
  - **Convocatoria para la adquisición de vehículos para la renovación de la flota de autobuses de transporte discrecional y regular de uso especial.** Ejercicio 2020: 2.000.000 de euros.
  - **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.** Ejercicio 2020: 4.000.000 de euros.
  - **Convocatoria para la instalación de infraestructura de recarga para vehículos eléctricos.** Ejercicio 2020: 1.500.000 euros.

## Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
 JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
 FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
 SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
 Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
 Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

- [Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno del Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid PES 2021-2023](#), con una cuantía total de 67.500.000 euros distribuidos según se indica a continuación:

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".**

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:

- 43,8 M€ para la renovación del parque de vehículos particulares
  - 12 M€ para la renovación de la flota de taxi en la ciudad.
  - 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.
- [Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid 2024-2027](#), destinado a la renovación de vehículos por otros menos contaminantes (L10), cuenta con una dotación total de 87.000.000 €. Dentro de este marco, para el año 2025 se planificó la concesión de subvenciones por un importe de 30.950.000 €.

Estas medidas que **incrementan el carácter mínimo de las restricciones circulatorias de vehículos de las ZBE, porque de no haber existido esas subvenciones junto al resto de medidas normativas y no normativas detalladas en el apartado 2.2 de la MAIN, habría sido necesario establecer una regulación más estricta** de las ZBE, incluidas las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica. Además, estas subvenciones, al facilitar la renovación de vehículos que emplean energías fósiles por otros menos contaminantes como los vehículos CERO emisiones y los ECO, **incrementan la proporcionalidad de la regulación y facilitando la adaptación por las personas a su cumplimiento.**

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
 JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
 FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
 SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
 Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
 Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

Finalmente, añadir que las medidas de carácter permanente o estructural que establece la OMS no son incompatibles con la necesidad de aplicación de medidas adicionales durante episodios de contaminación, o resultan incompatibles con la necesidad de aplicar medidas adicionales durante los episodios de contaminación, todo ello con el fin último de proteger la salud de las personas.

## 2. Clasificación ambiental de los vehículos

La alegación plantea que el sistema de clasificación ambiental de la DGT *“ni está homologado contra normativa europea ni estandarizado en forma alguna, esto provoca otro evidente perjuicio, al ser una clasificación medioambiental definida fuera de todo consenso”*. Sin embargo, desde una perspectiva técnico-normativa, el uso de los distintivos ambientales de la DGT como criterio para la gestión de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) está **plenamente respaldado por la legislación nacional y europea**, y responde a criterios de eficiencia, operatividad y coherencia regulatoria.

El sistema de distintivos ambientales de la DGT se fundamenta en:

- **Ley 34/2007, de calidad del aire y protección de la atmósfera**, que habilita a las administraciones públicas a adoptar medidas para reducir la contaminación atmosférica, incluyendo restricciones de tráfico basadas en criterios técnicos.
- **Real Decreto 1052/2022**, que regula las ZBE y establece que los municipios pueden utilizar el etiquetado ambiental como herramienta para aplicar restricciones de acceso y circulación.
- **Real Decreto Legislativo 6/2015**, que permite adoptar restricciones por motivos medioambientales, incluyendo la prohibición total o parcial de acceso a determinadas vías.
- **Ley 7/2021, de cambio climático y transición energética**, que obliga a los municipios de más de 50.000 habitantes a establecer ZBE antes de 2023, y establece medidas para una transición justa.

Además, el sistema de etiquetado está alineado con:

- **Directiva (UE) 2024/2881**, que establece valores límite de calidad del aire y obliga a los Estados miembros a adoptar planes de acción inmediatos en caso de superación.
- **Reglamento (UE) 2019/631**, que regula las emisiones de CO<sub>2</sub> de vehículos nuevos y establece objetivos de reducción progresiva.

Desde el punto de vista técnico y ambiental, representa una herramienta eficaz, homogénea y operativa para aplicar políticas de mejora de la calidad del aire en entornos urbanos como Madrid y en especial para las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE). Aunque no está exento de limitaciones, su uso responde a criterios de eficiencia regulatoria, trazabilidad administrativa y alineación con las normativas europeas y nacionales.

La gestión de las ZBE requiere un sistema ágil y verificable para controlar el acceso de vehículos. El distintivo ambiental de la DGT permite a los sistemas de control automatizado (cámaras, sensores) identificar rápidamente qué vehículos pueden acceder, sin necesidad de realizar mediciones individuales en tiempo real, lo que sería inviable a gran escala.

Además, el etiquetado actúa como un instrumento de política pública para fomentar la transición hacia tecnologías más limpias y a un cambio de movilidad más sostenible. Aunque la renovación anticipada de vehículos plantea retos sociales, también contribuye a reducir las emisiones de forma significativa, especialmente en zonas con alta densidad de tráfico y consecuentemente a mejorar la calidad del aire.

Solicita retirar la prohibición total y permanente para vehículos sin etiqueta (A), no es procedente, como sugiere el alegante, la evaluación de la flexibilización solicitada **en relación con estos vehículos**, debido a que es incompatible con el espíritu de la normativa aplicable, ya que podría dar lugar a patrones

### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

nocivos de **regresión medioambiental**, contrarios al principio que prohíbe a cualquier Administración Pública disminuir o hacer menos efectivos los logros ya alcanzados en materia de protección medioambiental, cuando ello no responda a una necesidad absolutamente justificada.

El acceso de determinados vehículos sin distintivo ambiental – los declarados históricos y los destinados al traslado de personas con movilidad reducida– queda garantizado por lo establecido en el art. 23 de la OMS en relación con la **ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica**, siempre y cuando se cumplan las condiciones establecidas.

A su vez, **aunque el ámbito de aplicación se refiera a Madrid ZBE que no es objeto de la presente modificación normativa, el acceso a determinados vehículos queda garantizado, entre otros**, con el régimen establecido Acuerdo de 29 de diciembre de 2025, de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, por el que se avoca la competencia para **prorrogar el período de aviso** de las cámaras con lector OCR y los dispositivos foto rojo para el control de “Madrid Zona de Bajas Emisiones (ZBE)”, respecto de los vehículos con clasificación ambiental “A” que no se han beneficiado de los cuatro períodos de aviso previos y se establecen determinadas excepciones en materia de estacionamiento en Madrid ZBE.

El citado acuerdo, tal y como señala expresamente, fundamenta la prórroga del período de aviso en que existen razones sociales que aconsejan su ampliación de su período de aviso y que dicha ampliación se realice por la propia Junta de Gobierno, a fin de reforzar la información y sensibilización ciudadana.

A su vez, **las ZBEs no restringen la opción que tienen los propietarios de los vehículos de acceder a una diferente categoría de clasificación ambiental a través de la reforma del vehículo**. Existe un procedimiento reglado, recogido en el Real Decreto 866/2010, de 2 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos, para que un vehículo pueda ser modificado con respecto a las condiciones presentadas por su fabricante para obtener la homologación de tipo y para que, en su caso, acceda a la categoría de clasificación ambiental que corresponda. En caso de que así sea, el acceso a las ZBEDEP no distingue entre los vehículos que hayan accedido a una determinada categoría de clasificación ambiental de manera directa, por la homologación del fabricante, o en un momento posterior, a través del procedimiento de reforma.

Por otra parte, el establecimiento de regímenes especiales de exención redundaría en una imposibilidad real para el establecimiento de un régimen que pretende ser general, en una ciudad que por volumen de población presenta una casuística particularmente amplia, y en la que existen colectivos que pueden enfrentarse a otras dificultades igualmente perentorias.

Dichas restricciones se justifican por razones imperiosas de interés general, orientadas a la protección de la salud humana y del medio ambiente urbano, así como por la necesidad de ordenar un espacio público limitado, especialmente en el centro de la ciudad, donde convergen demandas de uso especialmente intensas y diversas. La **extinción de los plazos transitorios** contemplados en la disposición transitoria tercera de la OMS, modificada por la Ordenanza 10/2021, **justifica la citada revisión** de las restricciones y prohibiciones de acceso previa modificación de la OMS, concretamente su artículo 23 en lo que a la ZBEDEP Distrito Centro se refiere.

En relación a la consideración de la **destrucción de vehículos por su etiqueta ambiental** como una expropiación, cabe señalar que, tal y como se establece en el artículo 1 de la Ley de 16 de diciembre de 1954 sobre expropiación forzosa, se entenderá por expropiación cualquier forma de privación singular de la propiedad privada o de derechos o intereses patrimoniales legítimos, cualesquiera que fueren las personas o Entidades a que pertenezcan, acordada imperativamente, ya implique venta, permuta, censo, arrendamiento, ocupación temporal o mera cesación de su ejercicio. La ordenanza no pretende privar

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



de la propiedad a los propietarios de los vehículos de categoría de clasificación ambiental A, que es a los que se restringe el acceso a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) sino que únicamente limita su utilización dentro de dichas zonas, pudiendo sus propietarios disponer de ellos para la finalidad que deseen o para realizar los negocios jurídicos con tales vehículos que consideren oportunos.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**Alegación. Se solicita que se declare la nulidad de este procedimiento de información pública de proyecto de modificación de la OMS de 5 de octubre de 2018, dado el incumplimiento de los mínimos requisitos legales exigidos**

**RESPUESTA.** Se desestima la alegación, porque el trámite de información pública se ha ajustado al plazo mínimo legalmente establecido en el artículo 48 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM), que es la norma legal que, con carácter especial, regula el procedimiento de elaboración y aprobación de ordenanzas en el Ayuntamiento de Madrid que son normas reglamentarias cuya aprobación compete al Pleno del Ayuntamiento de Madrid, tal y como se hizo constar en el Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, de 11 de diciembre de 2025, por el que se acuerda aprobar el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 y la *“apertura de un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales”* (BOCM nº 298 de 15 de diciembre de 2025, página 199).

De conformidad con lo previsto en el artículo 48.3.a) de la LCREM, la *“Junta de Gobierno aprobará el proyecto inicial, y lo someterá al trámite de alegaciones si afecta a los derechos e intereses legítimos de los ciudadanos, durante un plazo no inferior a treinta días naturales”*.

El plazo del procedimiento de información de treinta días naturales se ajusta a lo previsto en el artículo 30.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en adelante, LPAC), porque el artículo 48.3.a) de la LCREM regula expresamente el plazo mínimo y su cómputo en días naturales, por lo que de acuerdo con el principio de especialidad, en presencia de ley especial que regula expresamente un plazo concreto en días naturales no resulta aplicable la regla general de cómputo en días hábiles.

Por tanto, el trámite de información pública del proyecto normativo se ha ajustado a lo previsto en la legislación aplicable y ha garantizado plenamente el derecho de participación de los ciudadanos en los asuntos públicos con plenas garantías, como acredita el hecho de la formulación de las alegaciones por la persona alegante.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**Alegación. Se solicita la retirada, en el artículo 15 de la OMS, del sistema foto-rojo, así como de cualquier otro dispositivo inválido con fin sancionador en materia de tráfico y seguridad vial.**

**RESPUESTA.** La alegación se refiere a lo establecido en el artículo 15.1.d) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 (en adelante, OMS), en su redacción dada por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por el que se prevé la posibilidad de que el Ayuntamiento de Madrid pueda emplear medios técnicos automatizados para la vigilancia de la circulación y el estacionamiento, así como para la denuncia automatizada de las infracciones que se cometan utilizando, entre otros, el sistema denominado “foto-rojo”.

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

La alegación debe ser desestimada porque se refiere a una regulación sustantiva, contenida en el artículo 15.1 de la OMS, que no es objeto de modificación en el Proyecto de ordenanza aprobado inicialmente y sometido a información pública mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid de fecha 11 de diciembre de 2025.

Sin perjuicio de ello, se ofrece respuesta motivada sobre los siguientes hechos:

1º) El artículo 15.1 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, en su vigente redacción dada por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre por la que se modifique, es firme, tras la revisión judicial por el Tribunal Superior de justicia de Madrid. La regulación del artículo 15.1 de la OMS se ajusta, por tanto, plenamente a la legalidad vigente, tal y como resulta del control judicial del TSJM.

2º) La jurisprudencia citada en el escrito de alegaciones no determina la invalidez de los dispositivos foto-rojos para la detección de infracciones de tráfico. La jurisprudencia del Tribunal Supremo citada en la alegación, consistente en sendas sentencias que resuelven recursos extraordinarios en interés de ley, no niegan que la imagen captada por un dispositivo sea un medio de prueba válido para sancionar.

3º) La utilización por el Ayuntamiento de Madrid de los dispositivos foto-rojo se ajusta estrictamente a la normativa legal y reglamentaria aplicable:

a) En la detección de las infracciones de cruce de semáforo en rojo, tipificada como infracción grave por el artículo 76.K) 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 (en adelante, LTSV), la utilización de los dispositivos foto-rojo se adecúa a lo previsto en el artículo 83.2 de la LTSV, así como a la jurisprudencia del Tribunal Supremo.

b) En la detección de las infracciones por circular incumpliendo las restricciones de circulación de las Zonas de Bajas Emisiones, tipificada en el artículo 76.z.3) de la LTSV, solo se emplean los citados dispositivos en su función de cámara con lector de matrículas, por lo que no lleva a cabo medición de intensidad lumínica del semáforo sujeta a control metrológico, dado que para la constancia de la conducta infractora no resulta necesaria la medición de cierto parámetro.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 15.2 de la OMS, las imágenes, y en su caso vídeos, captados por estos medios se emplearán como medio probatorio en la denuncia, automatizada o personal, de las infracciones.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**Alegación. Se afirma que la ordenanza y su modificación se apoyan en un despliegue excesivo de cámaras y sistemas OCR, que implica un control permanente de los vehículos y movimientos de los ciudadanos, con posibles efectos sobre sus derechos.**

**RESPUESTA.** En relación con lo alegado acerca de las **cámaras** para el control de las ZBEDEP, cabe señalar que tanto su número como su ubicación no son arbitrarios ni persiguen ningún objetivo de vigilancia más allá del control estricto de la regulación que ampara su instalación. En concreto, viene determinado

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



por el número de vías de entrada a su área de extensión, con el fin de garantizar que todo acceso indebido es detectado, siendo materialmente imposible con ellas monitorizar los movimientos en el interior o exterior de las mismas. Su configuración y operación está regida por el interés superior de garantizar la privacidad de las personas y en cumplimiento estricto del Reglamento 2016/279 General de Protección de Datos de la Unión Europea y la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales. Se pueden consultar estas normas para conocer las medidas procedimentales e informáticas que cumple el servicio y el sistema, pero citaremos específica e ilustrativamente las siguientes:

- La ubicación y configuración de las cámaras persigue exclusivamente la captación de la imagen del tránsito del vehículo. El encuadre de la imagen evita captar imágenes de aceras o lugares sin interés.
- En la medida de lo posible, la imagen captada lo es siempre desde la parte trasera del vehículo, evitando mostrar la imagen del conductor o de otros individuos en su interior.
- Existe una validación humana de las imágenes que, entre otros objetivos, descarta imágenes que permitan reconocer personas.
- Las imágenes que no son parte de un expediente sancionador son borradas al mes de su obtención.

En cuanto a los datos obtenidos, más allá de las imágenes, el objetivo primero es determinar si el acceso está autorizado o no. No se obtiene más información a partir de las matrículas que la estrictamente necesaria para este fin. Cuando los datos van a ser objeto de explotación estadística, para caracterizar el parque circulante, observar la evolución del mismo o prever o medir la efectividad de cambios concretos en las restricciones, la matrícula es reemplazada por las características del vehículo que se obtienen fruto de los cruces con bases de datos externas al Ayuntamiento (típicamente la base de datos del Registro de Vehículos de la DGT) de modo que el conjunto de datos resultante no contiene ningún tipo de dato personal. Hay que subrayar en este sentido, al hilo del texto de la alegación, que la entidad "itinerario" no existe en el modelo de datos de la operación diaria del sistema para el control de accesos porque es irrelevante desde este punto de vista. Tampoco existe en la generación posterior de estadísticas, dado que la matrícula es eliminada del conjunto de datos antes de su explotación.

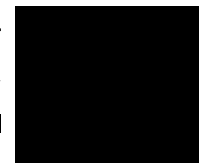
A su vez, y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 5 del Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de abril de 2016 relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE, en virtud del principio de responsabilidad proactiva, se observa, por lo que aquí interesa, la obligación de practicar una constante revisión y actualización de la legitimación, el objeto y finalidad del tratamiento, los plazos de destrucción, y el resto de los parámetros legales exigibles a efectos de garantizar el derecho de los interesados en materia de protección de datos de carácter personal.

Si bien en sus relaciones con los ciudadanos que tienen por objeto estas materias se incorporan, como es preceptivo, las leyendas en materia de protección de datos de carácter personal que incorporan la información relativa a las actividades de tratamiento indicadas y los cauces de ejercicio de derechos que son pertinentes, tanto la alegante como el resto de los ciudadanos pueden solicitar de manera permanente toda la información adicional que consideren de relevancia, tanto en virtud del mencionado ejercicio de derechos que prevén las normas invocadas, como a partir de las posibilidades que brindan tanto la Ley 19/2003, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, como la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y de Participación de la Comunidad de Madrid, si lo que se quiere conocer es la organización general del sistema de protección.

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



A mayor abundamiento sobre lo indicado, se significa igualmente que el proyecto inicial de modificación de Ordenanza objeto de las presentes alegaciones incorpora un informe específico del Delegado de Protección de Datos del Ayuntamiento de Madrid de fecha de 29/082025, que se encuentra a disposición de todos los interesados entre la documentación publicada en el presente trámite de información pública

En el citado informe se señala que se deberá mantener la disposición adicional tercera denominada “Protección de datos de carácter personal” incorporada en la ordenanza vigente por la modificación por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, y que este proyecto inicial mantiene en todos sus términos. Consecuentemente, el citado proyecto inicial es informado favorablemente por el Delegado de Protección de Datos del Ayuntamiento de Madrid.

Se indica igualmente que no se realizan tareas de videovigilancia en las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección, sino captaciones de matrículas, y que en todo caso las zonas en las que existen dispositivos que llevan a cabo tal función están convenientemente señalizadas.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**Alegación. Se solicita la retirada total del artículo 235 de la OMS sobre la “inmovilización por superación de los niveles máximos permitidos de emisión de gases y humos por la ordenanza en materia de calidad del aire”, argumentando que es una competencia exclusiva de las ITV.**

**RESPUESTA.** La alegación se refiere a lo establecido en el artículo 235.1.i) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 (en adelante, OMS), en su redacción dada por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por el que se prevé la posibilidad de que los agentes de la Policía Municipal y los Agentes de Movilidad encargados de la vigilancia del tráfico, puedan *“inmovilizar toda clase de vehículos cuando proceda por superación de los niveles máximos permitidos de emisión de gases y humos por la ordenanza en materia de calidad del aire, conforme a lo dispuesto en el artículo 41.º.b) de la LCREM, hasta tanto no sean subsanadas las causas del incumplimiento de dichos niveles”*.

La alegación debe ser desestimada porque se refiere a una regulación sustantiva, contenida en el artículo 235 de la OMS, que no es objeto de modificación en el Proyecto de ordenanza aprobado inicialmente y sometido a información pública mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid de fecha 11 de diciembre de 2025.

Sin perjuicio de ello, se ofrece respuesta motivada sobre los siguientes hechos:

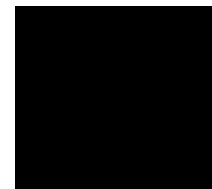
1º El artículo 12.5 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, prohíbe la emisión de perturbaciones electromagnéticas, ruidos, gases y otros contaminantes en las vías objeto de dicha ley, en los términos que reglamentariamente se determine.

Por su parte el artículo 12.7 de la LTSV prohíbe la circulación de los vehículos con niveles de emisión de ruido superiores a los reglamentariamente establecidos, emitiendo gases o humos en valores superiores a los límites establecidos, y de los vehículos que hayan sido objeto de una reforma de importancia no

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



autorizada, obligando a todos los conductores de vehículos a colaborar en las pruebas reglamentarias de detección que permitan comprobar las posibles deficiencias indicadas.

2º En lo relativo a la inmovilización, el artículo 104.1.h) de la LTSV habilita a los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas a la inmovilización del vehículo, como consecuencia de presuntas infracciones a lo dispuesto en esta ley, cuando el *“vehículo supere los niveles de gases, humos y ruido permitidos reglamentariamente según el tipo de vehículo”*.

Por su parte, la legislación especial de régimen local de la ciudad de Madrid regula que, 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 la Ordenanza municipal de Movilidad Sostenible, puede adoptar de conformidad con lo previsto en el artículo 41.1º de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM), observando el principio de proporcionalidad, diferentes medidas cautelares, entre las que se encuentra la inmovilización de toda clase de vehículos, cuando se dé alguno de los supuestos que se relacionan, entre los que se recoge, en el apartado b), la *“superación de los niveles máximos permitidos de emisión de gases, humos y ruidos permitidos por las ordenanzas municipales según el tipo de vehículo, hasta tanto no sean subsanadas las causas del incumplimiento de dichos niveles”*.

Por lo tanto, el Ayuntamiento de Madrid dispone de habilitación legal expresa que le permite inmovilizar, de forma cautelar, cualquier clase de vehículo que supere los niveles máximos permitidos de emisión de gases, humos y ruidos permitidos por las ordenanzas municipales según el tipo de vehículo, hasta tanto no sean subsanadas las causas del incumplimiento de dichos niveles.

3º En lo relativo a la retirada y depósito del vehículo, el artículo 105.1 apartados c) y d) de la LTSV, habilita a la autoridad encargada de la gestión del tráfico para 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 siguientes casos:

- “c) Cuando, procediendo legalmente la inmovilización del vehículo, no hubiere lugar adecuado para practicarla sin obstaculizar la circulación de vehículos o personas.*
- d) Cuando, inmovilizado un vehículo de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 104, no cesasen las causas que motivaron la inmovilización”*.

Por su parte, el artículo 41.2º de la LCREM habilita al Ayuntamiento de Madrid, cuando así lo demande la seguridad vial y la efectividad de la ordenación del uso de las vías y los espacios públicos, en los términos regulados por Ordenanza municipal de Movilidad Sostenible, puede adoptar, observando el principio de proporcionalidad, la medida cautelar de la *“retirada de toda clase de vehículos y su posterior depósito en las dependencias habilitadas al efecto, en los siguientes supuestos:*

- a) Cuando obstaculicen o dificulten la circulación.*
- b) Cuando pongan en peligro la circulación o supongan un riesgo para las personas o los bienes”*.

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

4º La regulación del artículo 235.1.l) de la OMS se adoptó en virtud del 41.1º.b) de la LCREM. En virtud de este último precepto legal el Ayuntamiento de Madrid ha completado lo previsto en el artículo 235.1.l) de la OMS de 5 de octubre de 2018, mediante el artículo 31 de la Ordenanza 4/2021, de 30 de marzo, de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS), que regula la “inmovilización, retirada y depósito de vehículos”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**Alegación.** Solicita eliminar la autorización para destruir vehículos por su etiqueta ambiental, considerándolo una expropiación inconstitucional. Se solicita la retirada del artículo 21 y su desarrollo en Disposición Transitoria Primera y Anexo II de la OMS, respecto a la prohibición total y permanente de circulación y estacionamiento en todo el término municipal de Madrid ZBE a vehículos sin distintivo (A), por ser desproporcionada, innecesaria y vulnerar derechos fundamentales. Propone que las medidas se limiten a restricciones temporales y proporcionales basadas en datos reales de contaminación (protocolo de Episodios). Solicita que las ZBEDEP de Plaza Elíptica y Centro dejen de operar 24/7 por falta de motivación y proporcionalidad. Propone sustituir las prohibiciones permanentes en las ZBEDEP por restricciones puntuales, proporcionales y temporales.

**RESPUESTA.** Como cuestión preliminar, y tal y como se establece en el artículo 1 de la Ley de 16 de diciembre de 1954 sobre expropiación forzosa, se entenderá por expropiación cualquier forma de privación singular de la propiedad privada o de derechos o intereses patrimoniales legítimos, cualesquiera que fueren las personas o Entidades a que pertenezcan, acordada imperativamente, ya implique venta, permuta, censo, arrendamiento, ocupación temporal o mera cesación de su ejercicio. La ordenanza no pretende privar de la propiedad a los propietarios de los vehículos de categoría de clasificación ambiental A, que es a los que se restringe el acceso a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP), sino que únicamente limita su utilización dentro de dichas zonas, pudiendo sus propietarios disponer de ellos para la finalidad que deseen o para realizar los negocios jurídicos con tales vehículos que consideren oportunos. Por tanto, no cabe aceptar el argumento sobre una posible obligación de compensación económica por parte del Ayuntamiento cuando no se produce ninguna acción sobre la propiedad privada de los vehículos que se vean afectados por las restricciones.

Sentado lo anterior, la alegación se refiere a la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, por las vías públicas urbanas de Madrid Zona de Bajas Emisiones (en adelante, Madrid ZBE), regulada el artículo 21.3 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 (en adelante, OMS), en su redacción dada por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre.

La alegación debe ser desestimada porque se refiere a una regulación sustantiva, contenida en los artículos 21.3 y 49.7 de la OMS, que no son objeto de modificación en el Proyecto de ordenanza aprobado inicialmente y sometido a información pública mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid de fecha 11 de diciembre de 2025.

Sin perjuicio de ello, se ofrece respuesta motivada sobre los siguientes hechos:

1º El Proyecto normativo motiva expresamente, en el apartado I (5) del Preámbulo, que la prohibición de circulación de vehículos “A” es firme desde la entrada en vigor de la OMS en 2018, y que la regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones (en adelante, Madrid ZBE) que dota a toda la población que se encuentre

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

en la ciudad de una protección básica en todo el término municipal, satisfaciendo así el principio de igualdad en la protección de la salud y del derecho constitucional a un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, en la redacción dada por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre al artículo 21 de la OMS, es también firme.

2º Madrid ZBE es la zona de bajas emisiones que prohíbe el acceso y circulación por las vías públicas urbanas de la ciudad de Madrid a los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, por ser los de mayor potencial contaminante.

La norma protege la salud de las personas frente a la mortalidad y las enfermedades que provoca y agrava la contaminación del aire, protege el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona en el medio ambiente urbano y permite cumplir la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire y de cambio climático, al reducir las emisiones que emiten al circular los vehículos a motor más contaminantes.

3º En el apartado II (9) del Preámbulo, el Proyecto normativo motiva la necesidad de la regulación de Madrid ZBE, porque que ha resultado esencial para que la ciudad de Madrid cumpla durante los ejercicios 2022, 2023 y 2024 los valores límites de dióxido de nitrógeno regulados en la Directiva 2008/50/CE, 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, por lo que resulta imprescindible su conservación.

4º La regulación de Madrid ZBE no es objeto de modificación por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la adaptación técnica del artículo 21.6 de la OMS, en cumplimiento de los principios de legalidad, tipicidad y jerarquía normativa, para adaptar su contenido al artículo 76.z3) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, introducido en la LTSV mediante la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, aprobada con posterioridad a la modificación de la OMS operada mediante la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, adoptada por imperativo legal tal y como se motiva en el apartado XIX letra f) del Preámbulo del Proyecto de ordenanza.

5º La regulación de Madrid ZBE se ha adoptado en ejercicio de las competencias atribuidas 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 Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid (LCREM y el segundo párrafo del artículo 16.4 de la Ley de calidad del aire y protección de la atmósfera, en cumplimiento de la obligación legal establecida por el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética y del artículo 5.2 segundo inciso del Real Decreto 1052/2022, al objeto de proteger el derecho a la vida y la integridad física, el derecho a la salud y la protección de la salud pública, y del derecho a disfrutar un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona.

6º La regulación de Madrid ZBE se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y 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, que las ZBE incluirán "prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos, según su potencial contaminante", empleando "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", regulando expresamente que "las prohibiciones o restricciones de acceso afectarán prioritariamente a los vehículos con más potencial contaminante".

La clasificación ambiental "A" de los vehículos, según su potencial contaminante, que conforme al Anexo II.E del Reglamento General de Vehículos se refiere 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 O emisiones, ECO, C o B", es la categoría más contaminante y menos eficiente medioambientalmente.

Asimismo, la regulación de Madrid ZBE se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 16.4 segundo párrafo de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, que regula que las entidades locales, con el objeto de alcanzar los objetivos de dicha ley, "podrán adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, incluyendo restricciones a los vehículos más contaminantes".

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

7º La regulación Madrid ZBE, contenida en el artículo 21.3 de la OMS es firme. El artículo 21.3 de la OMS, que prohíbe la circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A”, se encuentra plenamente vigente, y carece de transitoriedad alguna tras haber finalizado el 31 de diciembre de 2024 los regímenes transitorios regulados en la Disposición transitoria primera apartado 2 de la OMS, en su redacción dada por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre.

Por tanto, desde las 0:00 horas del día 1 de enero de 2025 sólo podrán circular en los siguientes vehículos con clasificación ambiental “A” por las vías públicas urbanas de la ciudad de Madrid:

- a) Los vehículos conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de la Tarjeta para el estacionamiento de vehículos de personas con movilidad reducida (en adelante, TEPMR), siempre que, encontrándose adaptados al efecto de satisfacer las necesidades subjetivas de movilidad de la persona titular de la respectiva TEPMR, los vehículos figuren de alta en el sistema de gestión municipal de Madrid ZBE, hayan obtenido el oportuno permiso, y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, exclusivamente cuando la persona titular de la TEPMR se encuentre en el vehículo durante su circulación.
- b) Los vehículos que tengan reconocida la consideración de históricos conforme al Reglamento de Vehículos Históricos, aprobado mediante Real Decreto 892/2024, de 10 de septiembre.
- c) Los vehículos que dispongan de una autorización excepcional y temporal otorgada conforme a lo dispuesto en el artículo 21.4 de la OMS.

8º Por tanto, la regulación del artículo 21.3 de la OMS se encuentra plenamente vigente y no está sujeta a régimen transitorio alguno, porque finalizó el 31 de diciembre de 2024. La alegación debe ser desestimada porque no es objeto de modificación en el Proyecto de ordenanza aprobado inicialmente y sometido a información pública mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de 11 de diciembre de 2025.

9º En cuanto a la alegación relativa a la solicitud de la retirada de la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A”, se informa que dicha regulación no forma parte de la regulación de Madrid ZBE, sino que forma parte de la regulación del SER.

La alegación debe ser desestimada porque se refiere a una regulación sustantiva, contenida en el artículo 49.7 de la OMS, que no es objeto de modificación en el Proyecto de ordenanza aprobado inicialmente y sometido a información pública mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid fecha 11 de diciembre de 2025. El artículo 49 de la OMS, que regula el “Objeto, ámbitos de ordenación, requisitos medioambientales e información a la ciudadanía” del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), el Proyecto normativo solo contempla la adición de un nuevo apartado 10 que regule la extensión horaria del SER con carácter temporal.

En relación con la propuesta de que las medidas se limiten a restricciones temporales y proporcionales basadas en datos reales de contaminación (**protocolo de Episodios**), así como. sustituir las prohibiciones permanentes en las ZBEDEP por **restricciones puntuales**, proporcionales y temporales, cabe señalar que no resulta eficaz ni compatible con el marco normativo vigente, por las siguientes razones:

- **Insuficiencia de las restricciones puntuales.** La experiencia acumulada y diversos estudios científicos han demostrado que las restricciones puntuales, activadas únicamente durante episodios críticos, no son suficientes para garantizar una mejora sostenida de la calidad del aire. Estos episodios suelen coincidir con condiciones meteorológicas adversas (como inversiones térmicas), que dificultan la dispersión de contaminantes, lo que exige medidas estructurales previas y no reactivas.

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

- **Incremento del riesgo sanitario** La ausencia de restricciones permanentes favorece la acumulación de contaminantes en el aire, lo que incrementa la frecuencia y duración de los episodios de alta contaminación. Esto obliga a activar medidas de emergencia de forma más continua, generando una mayor exposición de la población a niveles nocivos de NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> y otros contaminantes. Esta situación es especialmente grave para grupos vulnerables como niños, personas mayores y pacientes con enfermedades respiratorias.

- **Marco normativo aplicable:** El artículo 13 de la Directiva europea 2008/50/CE establece una obligación directa y objetiva en virtud de la cual los Estados miembros de la UE están obligados a asegurar que, en todas sus zonas y aglomeraciones, los niveles de dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>) no superan los valores límite establecidos en el anexo XI de la citada Directiva.

Entre las medidas normativas destinadas a mejorar la calidad del aire y, por ende, la salud de los ciudadanos y la calidad de vida urbana, destacan las zonas de bajas emisiones, cuya regulación constituye una obligación legal en todos los municipios españoles de más de 50.000 habitantes, de conformidad con el artículo 14.3.a) de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética. La implantación de las ZBEs se ha mostrado como una medida efectiva para mejorar la calidad del aire en las ciudades, garantizando el cumplimiento de las disposiciones comunitarias en la materia. Esto se ha evidenciado en la ciudad de Madrid, que durante los últimos tres años ha logrado cumplir con los valores límite de contaminantes del aire establecidos. Tal y como se señala en el Proyecto aprobado inicialmente, la ZBEDEP Distrito Centro encuentra su justificación en los problemas de contaminación ambiental, acústica y la elevadísima demanda de uso del espacio público en la zona centro de la ciudad, La ZBEDEP Plaza Elíptica destinada salvaguardar la protección de la 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, Un agravamiento de los registros de NO<sub>2</sub> en el Distrito Centro y en el entorno de la Plaza de Elíptica podría suponer un nuevo incumplimiento de la normativa comunitaria y nacional de calidad del aire.

La medida solicitada es incompatible con el espíritu de la normativa aplicable, ya que, podría dar lugar incluso a **patrones nocivos de regresión medioambiental**, contrarios al principio que prohíbe a cualquier Administración Pública disminuir o hacer menos efectivos los logros ya alcanzados en materia de protección medioambiental, cuando ello no responda a una necesidad absolutamente justificada, situación que de acuerdo con lo argumentado no se puede entender que concurra en el presente supuesto. En el mismo sentido, debe recordarse que las medidas que el Ayuntamiento adopte no pueden consistir, ni en su totalidad ni parcialmente en una contravención del **principio de no regresión ambiental**, que proscribiera la reversión de medidas ya instauradas y que hayan tenido unos efectos positivos en materia de protección medioambiental, cuando no existen razones justificadas que así lo aconsejen.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**Alegación. Solicita paralizar la compra de señales para las ZBE hasta que el Tribunal Supremo se pronuncie sobre su legalidad, para evitar un gasto público irresponsable.**

**RESPUESTA.** Respecto a la **solicitud de paralizar la compra de señales para las ZBE** hasta que el Tribunal Supremo se pronuncie sobre su legalidad, para evitar un gasto público irresponsable, cabe señalar que el principal pronunciamiento jurisdiccional que afecta de manera directa a la OMS, en su redacción actualmente vigente, es la Sentencia de 17/09/2024 del Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM), sobre la que procede subrayar que no ha adquirido firmeza. A su vez, indicar que el Ayuntamiento de Madrid ha interpuesto el correspondiente recurso de casación contra dicho pronunciamiento, cuya admisión

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

aún está pendiente de resolución en el Tribunal Supremo. Además, el TSJM ha denegado expresamente la ejecución provisional de la sentencia, por lo que el régimen jurídico vigente, incluido el funcionamiento de las ZBEDEP, mantiene **plena eficacia**, sin que las conclusiones del procedimiento jurisdiccional invocado anulen ni deslegitimen la existencia de dichas zonas ni las obligaciones asociadas a su correcta implantación.

En este contexto, la señalización de las ZBE constituye un **elemento imprescindible para su validez, eficacia y seguridad jurídica**, de conformidad con lo dispuesto en el **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 deberán señalizarse de forma clara en sus puntos de acceso mediante la señal regulada en la **Instrucción MOV 21/3, aprobada por la Dirección General de Tráfico**

Por todo ello, **no procede acceder a la paralización solicitada**, al no concurrir causa legal que lo justifique y resultar necesaria la adquisición de la señalización para garantizar la correcta aplicación de la normativa vigente y el cumplimiento de los principios de seguridad vial, información a la ciudadanía y buena administración.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**Alegación. Se opone a la ampliación del SER y sus horarios, proponiendo su reducción, por considerarla una medida recaudatoria, discriminatoria y que obstruye la libre circulación.**

**RESPUESTA.** La ampliación del horario del SER a **noches, fines de semana completos y festivos**, prevista en el proyecto inicial de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, en el **apartado 10 del artículo 49, no implica su aplicación automática** en todo el ámbito territorial del Estacionamiento Regulado (AER).

Cualquier ampliación horaria de dicho servicio queda **supeditada al previo informe favorable del órgano competente en materia de gestión del estacionamiento regulado**, pudiendo acordarse únicamente para **zonas concretas del AER** que presenten **una elevada demanda de estacionamiento en horarios distintos de los generales**, motivada por la existencia de actividades **comerciales, culturales, deportivas, de ocio o turísticas** que así lo justifiquen.

La ampliación del horario del estacionamiento regulado tendrá carácter **excepcional y temporal**, pudiendo establecerse, **como máximo**:

- Desde las **09:00 h** hasta las **06:00 h del día siguiente**,
- En días **laborables o festivos**,
- Siempre previa **solicitud debidamente motivada**,
- Y avalada mediante **informe de la Junta o Juntas Municipales de Distrito afectadas**.

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

El horario extendido únicamente podrá **mantenerse durante el tiempo estrictamente necesario** para atender el **motivo de interés general** que haya dado lugar a la solicitud.

El acuerdo o decreto que, en su caso, autorice la ampliación horaria deberá indicar de manera expresa:

- El **ámbito geográfico** afectado.
- El **periodo temporal** concreto de aplicación.
- Las **condiciones específicas** que resulten exigibles en la zona durante la ampliación.

Tal y como señala el **Estudio de impacto económico de la ampliación del AER y la inclusión de nuevos horarios de regulación en la nueva ordenanza de movilidad del Ayuntamiento de Madrid**, –que forma parte del expediente de aprobación del proyecto inicial de modificación de la OMS y de la documentación disponible en el trámite de información pública a efectos de la presentación de alegaciones–, la delimitación de estas zonas de **horario extendido trae causa en la celebración de eventos y espectáculos deportivos y/o culturales, así como en la concentración de actividad comercial o de ocio que conllevan una afluencia relevante de personas que reducen significativamente la dotación de estacionamiento para los vehículos de los residentes.**

*Teniendo en cuenta las dificultades específicas que este tipo de actividades causan a los residentes y a las personas que acceden a la zona por otros motivos, la medida palia sustancialmente la reticencia que algunas personas pueden tener para vivir o desarrollar su actividad comercial habitual en estas zonas. En este sentido, la implantación del SER contribuye a mantener un equilibrio económico de la actividad habitual al posibilitar, por un lado, que los clientes sigan accediendo a los servicios de la zona sin temor a no disponer de estacionamiento y, por otra, que se produzca una fuga de residentes consumidores que puedan considerar las molestias que les supone la celebración de este tipo de eventos y/o concentración de actividad comercial, cultural, deportiva o de ocio como elemento coadyuvante para considerar su traslado a otras ubicaciones, con el consiguiente efecto sobre una serie de actividades comerciales ya implantadas.*

*Esta medida es igualmente beneficiosa en relación con la estabilización de los precios de las viviendas y locales de la zona, que podrían experimentar fluctuaciones debidas a estas condiciones.*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**Alegación. Informa que el escrito se presenta para participar en la audiencia pública y como base para futuras acciones judiciales. Solicita ser informado del resultado del estudio de sus alegaciones.**

**RESPUESTA.** Se considera positivamente la información referente a que el escrito de alegaciones se presenta para participar en la audiencia pública y como base para futuras acciones judiciales, ya que así le asisten los derechos ciudadanos y que se encuentran reconocidos en la **Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas**; en la **Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (LBRL)**; en la **Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno**; Ley 10/2019, de 10 de abril, de

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid, así como en el **artículo 24 de la Constitución Española de 1978**, relativo al derecho fundamental a la tutela judicial efectiva.

En relación con la solicitud de ser informado del resultado del estudio de sus alegaciones por vía electrónica o postal, se **estima la citada solicitud** y así se hará en virtud de lo señalado en el **artículo 83 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre**.

Por todo lo expuesto **se estima** la alegación, sin que la misma suponga **modificación** alguna en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**DOC: 58.** [REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Solicita la derogación de la Ordenanza de movilidad por considerarla injusta, argumentando que el sistema de etiquetas medioambientales es parcial y perjudica a los ciudadanos corrientes.

En relación con la alegación presentada, procede señalar que la utilización de la **clasificación ambiental de los vehículos**, materializada a través de los correspondientes distintivos ambientales, **no constituye una opción discrecional**, sino que responde a una **exigencia normativa de carácter estatal**. Desde una perspectiva técnico-normativa, el uso de los distintivos ambientales de la DGT como criterio para la gestión de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) está **plenamente respaldado por la legislación nacional y europea**, y responde a criterios de eficiencia, operatividad y coherencia regulatoria. El sistema de distintivos ambientales de la DGT se fundamenta en:

- **Ley 34/2007, de calidad del aire y protección de la atmósfera**, que habilita a las administraciones públicas a adoptar medidas para reducir la contaminación atmosférica, incluyendo restricciones de tráfico basadas en criterios técnicos.
- **Real Decreto 1052/2022**, que regula las ZBE y establece que los municipios pueden utilizar el etiquetado ambiental como herramienta para aplicar restricciones de acceso y circulación. En concreto, establece en su **artículo 2**, en conexión con la definición de ZBE contenida en el **artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo**, que las medidas aplicables en estas zonas deberán incluir **prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos en función de su potencial contaminante**.

A estos efectos, la norma dispone expresamente que deberá emplearse la **clasificación de vehículos 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, así como sus futuras actualizaciones. Dicha clasificación es la base objetiva que permite identificar el nivel de emisiones de cada vehículo y, en consecuencia, aplicar de forma proporcionada las medidas de restricción previstas.

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  
[REDACTED]

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  
[REDACTED]

Asimismo, el citado Real Decreto establece que las restricciones deberán **afectar prioritariamente a los vehículos con mayor potencial contaminante** y ser **proporcionales a los objetivos de calidad del aire y de mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero**, lo que exige necesariamente contar con un sistema homogéneo, verificable y común de identificación ambiental de los vehículos.

- **Real Decreto Legislativo 6/2015**, que permite adoptar restricciones por motivos medioambientales, incluyendo la prohibición total o parcial de acceso a determinadas vías
- **Ley 7/2021, de cambio climático y transición energética**, que obliga a los municipios de más de 50.000 habitantes a establecer ZBE antes de 2023, y establece medidas para una transición justa.

Además, el sistema de etiquetado está alineado con:

- **Directiva (UE) 2024/2881**, que establece valores límite de calidad del aire y obliga a los Estados miembros a adoptar planes de acción inmediatos en caso de superación.
- **Reglamento (UE) 2019/631**, que regula las emisiones de CO<sub>2</sub> de vehículos nuevos y establece objetivos de reducción progresiva.

Desde el punto de vista técnico y ambiental, representa una herramienta eficaz, homogénea y operativa para aplicar políticas de mejora de la calidad del aire en entornos urbanos como Madrid y en especial para las Zonas de Bajas Emisiones (ZBEs). Su uso responde a criterios de eficiencia regulatoria, trazabilidad administrativa y alineación con las normativas europeas y nacionales.

Además, el etiquetado actúa como un instrumento de política pública para fomentar la transición hacia tecnologías más limpias y a un cambio de movilidad más sostenible. Aunque la renovación anticipada de vehículos plantea retos sociales, también contribuye a reducir las emisiones de forma significativa, especialmente en zonas con alta densidad de tráfico y consecuentemente a mejorar la calidad del aire.

En conclusión, aunque es necesario seguir perfeccionando el sistema de etiquetado ambiental, **es una herramienta válida y legalmente respaldada** para aplicar políticas de mejora de la calidad del aire. Su uso para la gestión de las ZBEs está justificado por razones técnicas, operativas y normativas. Por tanto, **no procede su derogación ni sustitución**. Además, su aplicación está complementada por parte del Ayuntamiento de Madrid con medidas de apoyo social, incentivos a la movilidad sostenible y medidas para una transición justa para los colectivos más vulnerables.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

DOC: 59 - [REDACTED]

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

**ALEGACIÓN.** Se alega discriminación hacia los residentes del Distrito Centro, considerándolos 'ciudadanos de segunda clase' por las restricciones de movilidad. Se alega la vulneración de derechos de personas vulnerables y enfermos de cáncer, que necesitan su vehículo para tratamientos y no pueden renovarlo. Se alega falta de proporcionalidad en la norma por priorizar la etiqueta ambiental sobre las necesidades vitales de los residentes enfermos. Se alega **vulneración del principio de igualdad** al no dar alternativas a residentes enfermos mientras se conceden excepciones a colectivos comerciales. Se solicitan excepciones para enfermos, moratorias para vulnerables y un canal de autorización para cuidadores. Se alega falta de proporcionalidad y de alternativas para enfermos crónicos, solicitando excepciones para sus vehículos, moratorias y un canal de autorización para cuidadores. Se alega vulneración del principio de igualdad al no dar alternativas a residentes enfermos, solicitando excepciones, moratorias y un canal de autorización para cuidadores.

**RESPUESTA.** Las circunstancias de los **residentes** de Distrito Centro ya han sido tenidas en cuenta por la OMS mediante el régimen establecido en el art. 23 del proyecto inicial de modificación de la OMS. El acceso de determinados vehículos sin distintivo ambiental - los declarados históricos y los destinados al traslado de personas con movilidad reducida- queda garantizado por lo establecido en el art. 23 de la OMS en relación con la **ZBEDEP Distrito Centro**, siempre y cuando se cumplan las condiciones establecidas.

Las restricciones generales establecidas para las ZBEDEP responden a objetivos de interés general vinculados a la protección de la salud pública, la mejora de la calidad del aire y la reducción de emisiones contaminantes, objetivos que no pueden quedar sin efecto por la concurrencia de intereses particulares, aun cuando su impacto ambiental individual pueda considerarse reducido. La eficacia de estas medidas exige una aplicación homogénea y coherente, evitando la creación de regímenes permanentes y diferenciados no previstos en la normativa vigente.

En relación con la alegada **vulneración de principios constitucionales**, en particular la referida al artículo 14 de la Constitución Española, que consagra el **principio de igualdad**, cabe indicar que este precepto prohíbe únicamente aquellas desigualdades que tengan su causa en discriminaciones de carácter personal o social, como el nacimiento, la raza, el sexo, la religión, la opinión o cualquier otra circunstancia personal o social. Es evidente que este principio no impide que situaciones objetivamente distintas reciban un tratamiento diferente, siempre que dicho tratamiento no tenga una finalidad discriminatoria basada en las circunstancias mencionadas. Sostener lo contrario impediría a la Administración diferenciar entre situaciones de hecho diversas y, en la práctica, impediría la aplicación no solo de este régimen, sino del ordenamiento jurídico en su conjunto.

Las particularidades previstas en la Ordenanza objeto de modificación y en el proyecto inicial se basan exclusivamente en las situaciones de hecho que regulan, y no en condiciones personales o sociales de los ciudadanos afectados. De hecho, con el objetivo de garantizar la calidad del aire y salvaguardar la salud de los ciudadanos, se establece un conjunto de restricciones específicas aplicables al acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de vehículos vinculados a actividades comerciales, incluso en el caso de aquellos vehículos clasificados como menos contaminantes. Estas limitaciones responden a la necesidad de reducir las emisiones asociadas a los desplazamientos de carácter mercantil, especialmente en las franjas horarias de mayor concentración de tráfico, y no resultan exigibles a los residentes, cuyo derecho a la movilidad en su entorno inmediato debe preservarse. En paralelo, y con el fin de asegurar el adecuado abastecimiento y funcionamiento de las actividades económicas esenciales del área, se permite el acceso de vehículos industriales con distintivo ambiental CERO Emisiones, ECO o C pertenecientes a empresas y profesionales que desarrollen labores de prestación de servicios, entrega o recogida de suministros dentro de la ZBEDEP Distrito Centro. Este acceso se estructura conforme a un criterio de impacto ambiental decreciente, de manera que los vehículos CERO Emisiones pueden acceder durante las 24 horas del día; los vehículos con distintivo ECO, entre las 7:00 y las 21:00 horas; y los vehículos con distintivo C,

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

entre las 7:00 y las 15:00 horas. Esta distribución horaria garantiza, de forma equilibrada, la protección de la salud pública, la reducción de emisiones y el mantenimiento de la actividad económica en condiciones sostenibles.

En relación con la solicitud de **excepciones para personas enfermas y moratorias para personas en situación de vulnerabilidad**, cabe señalar que, aunque el ámbito de aplicación se refiera a Madrid ZBE que no es objeto de la presente modificación normativa, cabe indicar lo siguiente;

1º La regulación de Madrid ZBE se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y 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, que las ZBE incluirán “prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos, según su potencial contaminante”, empleando “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”, regulando expresamente que *“las prohibiciones o restricciones de acceso afectarán prioritariamente a los vehículos con más potencial contaminante”*.

La clasificación ambiental “A” de los vehículos, según su potencial contaminante, que conforme al Anexo II.E del Reglamento General de Vehículos se refiere 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 O emisiones, ECO, C o B”*, es la categoría más contaminante y menos eficiente medioambientalmente.

Asimismo, la regulación de Madrid ZBE se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 16.4 segundo párrafo de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, que regula que las entidades locales, con el objeto de alcanzar los objetivos de dicha ley, “podrán adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, incluyendo restricciones a los vehículos más contaminantes”.

2º El artículo 21.4 de la OMS regula la posibilidad de solicitar al órgano municipal competente en materia de gestión de permisos y control de accesos a Madrid ZBE, previa solicitud justificada de las personas interesadas formulada de acuerdo con lo establecido en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPAC), el acceso a Madrid ZBE de aquellos vehículos cuya necesidad de acceso se justifique motivadamente con base en razones de interés general por motivos de seguridad, seguridad pública, salud pública, protección civil, así como para satisfacer una necesidad privada de carácter urgente, temporal e inaplazable por el tiempo imprescindible para su satisfacción.

Se trata de una autorización que pon carácter excepcional, que en caso de concederse debe adoptarse mediante resolución que tendrá una eficacia no superior al año natural sin perjuicio, en su caso, de futuras resoluciones.

El artículo 21.4 de la OMS regula, asimismo, la obligación de publicar en el BOCM y en el BOAM, así como electrónicamente las autorizaciones excepcionales concedidas.

3º A efectos informativos, se señala que entre los supuestos de autorizaciones excepcionales que podrían autorizarse en el caso de justificarse adecuadamente los requisitos anteriores, el Ayuntamiento de Madrid ha recogido en su portal web municipal, destinado a la información de Madrid ZBE, el trámite **Madrid Zona de Bajas Emisiones. Solicitud de autorización excepcional** dirigido a la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, en el que se facilita la información que debe adjuntarse a la solicitud, que deberá presentarse con antelación suficiente, que a continuación se reproduce:

*“Solicitud de autorización excepcional por tratamiento en hospital” en la que deberá acreditar una cita para tratamiento médico en un hospital ubicado en el término municipal de Madrid (para el interesado o un familiar hasta segundo grado).*

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

La autorización para circular por Madrid ZBE no permite la circulación por las vías públicas de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica porque se trata de ordenaciones permanentes de tráfico de carácter especial y ámbito territorial limitado en el que prevalece la regulación específica de la correspondiente ZBEDEP, que satisface las necesidades de especial protección para hacer frente a los problemas agravados de contaminación ambiental (Distrito Centro y Plaza Elíptica), y de ordenación del uso del espacio público en el caso de la ZBEDEP Distrito Centro.

Para finalizar, cabe señalar que en el contexto de un proceso normativo orientado a la protección ambiental y a la mejora de la calidad del aire, resulta necesario precisar que las posibles excepciones aplicables a determinadas categorías de es asegurar que la regulación ambiental se aplique de manera homogénea y coherente. La determinación de estas excepciones debe responder exclusivamente al interés general, fundamentado en criterios ambientales, sanitarios o de necesidad funcional. Por ello, únicamente pueden contemplarse excepciones en favor de aquellos vehículos cuya presencia sea imprescindible para garantizar el abastecimiento (ej. de medicamentos), la prestación de servicios esenciales o el desarrollo de actividades privadas cuya operatividad quedaría comprometida sin un régimen específico de acceso. Tales excepciones deben estar siempre sujetas a condiciones estrictas, proporcionadas y justificadas, así como supeditadas al tipo de clasificación ambiental de los vehículos y a las franjas horarias definidas para minimizar su impacto.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

## DOC: 60 - ASOCIACIÓN DE ENTIDADES PARA LA INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS DE LA COMUNIDAD DE MADRID - AEMAITV-.

**Alegación primera.** Se solicita la modificación del artículo 15.2 de la OMS para permitir utilizar las cámaras de control de tráfico y de acceso a la ZBE para verificar que los vehículos que acceden cuentan con la ITV en vigor.

**RESPUESTA** La alegación se refiere a la previsión de uso, por parte del Ayuntamiento de Madrid, de distintos medios técnicos para la vigilancia de la circulación y del estacionamiento, contenida en el artículo 15 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 (en adelante, OMS), en su redacción dada por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre. En el punto 1 de dicho artículo 15 se relacionan los medios técnicos que se podrán emplear,

### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

así como el objetivo de su uso. Mientras que en el apartado 2 del mismo artículo 15 se prevé “que las imágenes, y en su caso vídeos, captados por estos medios se emplearán como medio probatorio en la denuncia, automatizada o personal, de las infracciones”.

La alegación debe ser desestimada porque se refiere a una regulación sustantiva, contenida en el artículo 15.2 de la OMS, que no es objeto de modificación en el Proyecto de ordenanza aprobado inicialmente y sometido a información pública mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid de 11 de diciembre de 2025.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**Alegación segunda. Solicita que se establezca, la obligación de disponer de la ITV en vigor como requisito para poder acceder a las ZBE para aquellos vehículos con distintivo ambiental y, en caso de acceder a ZBE sin ITV, procedería la imposición de la correspondiente sanción, de competencia municipal**

La alegación se refiere a las zonas de bajas emisiones en general, sin especificar a qué ZBE se refiere. Es preciso realizar las siguientes observaciones:

- d) No puede referirse a la regulación de Madrid ZBE, contenida en el artículo 21 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 (en adelante, OMS), en su redacción dada por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, porque la regulación de Madrid ZBE no es objeto de modificación en el Proyecto de ordenanza aprobado inicialmente y sometido a información pública mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid de 11 de diciembre de 2025, sin perjuicio de la adaptación técnica, en aplicación de los principios de legalidad y jerarquía normativa, para adaptar el contenido del artículo 21.6 a la tipificación de la infracción del artículo 76.z3) de la LTSV, aprobada con posterioridad a la aprobación de la Ordenanza 10/2021.
- e) Debe desestimarse la alegación relativa a la circulación de vehículos con clasificación ambiental “A” por las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica porque la redacción que el Proyecto normativo propone dar a los artículos 23 y 24 de la OMS reproduce la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, que ya se aplica en todas las vías públicas de la ciudad de Madrid mediante la regulación firme de Madrid ZBE. El ámbito territorial de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica forma parte de Madrid ZBE, y por tanto se aplica en las ZBEDEP la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A”, con criterios más estrictos respecto de la posibilidad de conceder las autorizaciones excepcionales del artículo 22.9 de la OMS, resultando la alegación contraria a los principios de necesidad y racionalidad dado que las ZBEDEP son ZBE de especial protección regulada para satisfacer problemas agravados de contaminación.
- f) Por lo anteriormente expuesto, la alegación debe entenderse referida exclusivamente a la ZBEDEP Distrito Centro, por la propia literalidad de la alegación que tiene por objetivo “establecer como requisito tener la ITV en vigor para poder acceder a las ZBE para aquellos vehículos con distintivo ambiental”, dado que la ZBEDEP Distrito Centro es la única ZBE de la ciudad de Madrid que restringe la circulación de determinados vehículos con distintivo ambiental, concretamente a los vehículos industriales con clasificación ambiental “B” y a los vehículos con clasificación ambiental “C” que

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



atraviase su perímetro sin estar incluidos en cualquiera de los supuestos del artículo 23.3 de la OMS, o sin estacionar en un aparcamiento o garaje del interior de dicha ZBEDEP.

La alegación debe ser desestimada por los siguientes motivos:

1º En el artículo 10.1 del Reglamento General de Vehículos regula que *“todos los vehículos matriculados o puestos en circulación deberán someterse a inspección técnica en los casos, periodicidad y condiciones que establece la reglamentación”* (Anexo I).

Por lo tanto, los vehículos que no hayan pasado la ITV con resultado favorable dentro del plazo establecido para ello, no cumplirán con los requisitos legalmente establecidos para poder circular por ninguna vía objeto de la legislación estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, así como de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS).

2º Un vehículo que no se haya presentado y superado la inspección técnica con la periodicidad legal y reglamentariamente establecida, jurídicamente no puede circular por vía pública alguna. Por tanto, no puede acceder y circular por las vías públicas de la ZBEDEP Distrito centro ni por ninguna otra vía pública de la ciudad de Madrid.

3º 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, tipifica en su artículo 76.o) como infracción grave de tráfico *“circular con un vehículo que incumpla las condiciones técnicas reglamentariamente establecidas, salvo que sea calificada como muy grave, así como las infracciones relativas a las normas que regulan la inspección técnica de vehículos”*, infracción sancionada con multa de 200 € conforme a lo previsto en el artículo 80.1 de la misma LTSV. Se trata de una regulación que tiene por objeto proteger la seguridad vial.

Si un vehículo circulara incumpliendo las condiciones técnicas que afecten gravemente a la seguridad vial, estaría cometiendo una infracción muy grave de tráfico tipificada por el artículo 77.II) de la LTSV, sancionada con multa de 500 € conforme a lo previsto en el artículo 80.1 de la misma LTSV.

4º Por otro lado, el hecho de no cumplir las restricciones a la circulación de las zonas de bajas emisiones está legalmente tipificada como una infracción grave de tráfico por el artículo 76.z3) de la LTSV, sancionada con multa de 200 € conforme a lo previsto en el artículo 80.1 de la misma LTSV. Se trata de una regulación que tiene por objeto proteger la salud pública y el derecho de las personas a disfrutar un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona.

5º No resulta necesario establecer una prohibición expresa de circulación de los vehículos que no tengan la ITV en vigor porque se trata de una obligación establecida en normativa legal estatal, en normativa superior que ya resultade aplicación a la circulación por cualquier vía pública sujeta a la normativa municipal de tráfico de la ciudad de Madrid sin necesidad de que dicha prohibición se incluya en la regulación de la OMS.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

**Alegación tercera. Solicita que se establezca, dentro del régimen sancionador del Libro Cuarto de la OMS, que el hecho de tener la ITV caducada, desfavorable o negativa habilita a la autoridad competente para inmovilizar el vehículo.**

La alegación afecta al artículo 235 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 (en adelante, OMS), en su redacción dada por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre. En el citado artículo se relacionan los supuestos específicos en los que los agentes de la Policía Municipal y los Agentes de Movilidad encargados de la vigilancia del tráfico podrán proceder a la inmovilización de toda clase de vehículos.

La alegación debe ser desestimada porque se refiere a una regulación sustantiva, contenida en el artículo 235 de la OMS, que no es objeto de modificación en el Proyecto de ordenanza aprobado inicialmente y sometido a información pública mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid de 11 de diciembre de 2025.

Sin perjuicio de ello, se ofrece respuesta motivada sobre los siguientes hechos:

1º La inmovilización de los vehículos constituye una medida provisional de restablecimiento de la legalidad y de garantía de la seguridad vial y la seguridad de las personas que debe tener expreso amparo legal.

2º 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, y la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM), no regulan la posibilidad de que el Ayuntamiento de Madrid pueda inmovilizar aquellos vehículos que se encuentren circulando por las vías públicas de su titularidad cuando carezcan de ITV en vigor.

3º No obstante lo anterior, el artículo 104.1.b) de la LTSV habilita la inmovilización del vehículo que presente *“deficiencias que constituyan un riesgo especialmente grave para la seguridad vial”*.

La literalidad del citado precepto se asimila a la tipificación, como infracción muy grave de tráfico, por el artículo 77.II) de la LTSV, sancionada con multa de 500 € conforme a lo previsto en el artículo 80.1 de la misma LTSV, que se refiere a aquel vehículo que circulara *“incumpliendo las condiciones técnicas que afecten gravemente a la seguridad vial”*.

Frente a la tipificación por el artículo 76.o) de la LTSV, como infracción grave de tráfico, consistente en *“circular con un vehículo que incumpla las condiciones técnicas reglamentariamente establecidas, salvo que sea calificada como muy grave, así como las infracciones relativas a las normas que regulan la inspección técnica de vehículos”*, sancionada con multa de 200 € conforme a lo previsto en el artículo 80.1 de la misma LTSV, más amplia y genérica y a la que se refiere la alegación objeto de respuesta razonada.

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

4º Por su parte, el artículo 235.1.b) de la OMS habilita la inmovilización de un determinado vehículo, por los agentes de la Policía Municipal y por los Agentes de Movilidad encargados de la vigilancia del tráfico, *“cuando por las condiciones del vehículo, se considere que constituye peligro para la circulación o produzca daños en la calzada”*.

5º Además de por incumplir la condición formal de referirse a una regulación sustantiva que no es objeto del Proyecto normativo, la alegación debe ser desestimada porque pretende una regulación que excede de los preceptos previamente expuestos.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**Alegación cuarta. Se solicita que el acceso y circulación de los vehículos sin etiqueta medioambiental a Madrid ZBE para acudir a las estaciones de servicio de ITV y realizar la inspección técnica o legalizar reformas, se incluya expresamente en la Ordenanza de Movilidad Sostenible como exención en el artículo 21.3 para la ZBE, y en los artículos 23.3 y 24.3 para las ZBEDEP del Distrito de Centro y de Plaza Elíptica, respectivamente.**

**RESPUESTA.** La alegación se refiere a las zonas de bajas emisiones en general, sin especificar a qué ZBE se refiere. No obstante, la alegación debe ser entendida referida exclusivamente a las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, dado que no puede referirse a la regulación de Madrid ZBE, contenida en el artículo 21 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 (en adelante, OMS), en su redacción dada por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, porque la regulación de Madrid ZBE no es objeto de modificación en el Proyecto de ordenanza aprobado inicialmente y sometido a información pública mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid de fecha 11 de diciembre de 2025, sin perjuicio de la adaptación técnica, en aplicación de los principios de legalidad y jerarquía normativa, para adaptar el contenido del artículo 21 a la tipificación de la infracción del artículo 76.z3) de la LTSV, aprobada con posterioridad a la aprobación de la Ordenanza 10/2021.

Sin perjuicio de ello, se informa que con carácter excepcional, el órgano municipal competente en materia de gestión de permisos y control de accesos a Madrid ZBE, ha articulado un sistema por el que se puede autorizar, mediante resolución motivada, el acceso a Madrid ZBE de aquellos vehículos que las personas operadoras de las estaciones de ITV ubicadas en Madrid ZB, acrediten que han acudido de forma efectiva a su estación ITV para realizar la inspección técnica del vehículo, con base en el artículo 21.4 de la OMS, por tratarse de una necesidad privada de carácter urgente, temporal e inaplazable por el tiempo imprescindible vinculada a razones de seguridad vial en relación con las normas que regulan la inspección técnica de vehículos.

Por tanto, la alegación afecta a la propuesta que el Proyecto normativo propone dar a los artículos 23 y 24 y a los Anexos III y IV de la OMS, por los que se propone regular las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

En cuanto a al acceso de los vehículos sin clasificación ambiental a las estaciones de servicio de ITV ubicadas en el ZBEDEP del Distrito Centro y de Plaza Elíptica, la alegación debe ser desestimada porque no existe ninguna estación de inspección técnica de vehículos en el ámbito territorial de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, por lo que no se justifica la necesidad de que se regule la excepción a la regulación de las citadas ZBEDEP, que plantea la alegación.

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**Alegación quinta. Utilizar el registro de matrículas de las Zonas de Estacionamiento Regulado (zonas SER) para realizar un control de los vehículos con ITV en vigor y, en caso de no tenerla, que se proceda a la apertura del correspondiente expediente sancionador o emisión del boletín de denuncia.**

**RESPUESTA.** El SER se configura como un instrumento de gestión del estacionamiento que tiene como objetivo reducir el uso indiscriminado del vehículo privado y fomentar formas de movilidad más eficientes y sostenibles. Asimismo, buscan preservar los espacios de estacionamiento en vía pública para los residentes en su propio barrio y garantizar una distribución equitativa y racional de las plazas, que permita una adecuada rotación y contribuya a una movilidad sostenible en toda la ciudad de Madrid. Todo ello permite mejorar la calidad del aire mediante la reducción de emisiones contaminantes. No se concibe, por tanto, como un mecanismo de control administrativo del estado técnico de los vehículos. Las funciones relativas a la comprobación de la vigencia de la Inspección Técnica de Vehículos (ITV), así como la adopción de medidas sancionadoras o de inmovilización por su incumplimiento, se encuentran reguladas por la normativa estatal y autonómica en materia de tráfico y seguridad vial y corresponden a los órganos competentes en dicha materia, fundamentalmente a los cuerpos de vigilancia del tráfico.

Por tanto, la propuesta de utilizar el sistema de pago del SER para verificar la vigencia de la ITV de los vehículos estacionados, informar a los conductores o proceder a la inmovilización de vehículos con la ITV caducada, desfavorable o negativa, excede el ámbito funcional y los objetivos propios del SER, así como el alcance de la modificación de la Ordenanza actualmente en tramitación.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

## DOC. 61 DECOAM SDAD COOP

---

### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

**ALEGACIÓN.** Se alega la singularidad del comercio ambulante por su baja frecuencia y nula circulación durante la jornada para solicitar un tratamiento específico. Se argumenta que el impacto ambiental del comercio ambulante es mínimo y residual, por lo que no debería estar sujeto a las restricciones generales de las ZBE. Se alega que las restricciones anulan de facto las autorizaciones municipales, vulnerando la seguridad jurídica y la confianza legítima. Se utiliza la prórroga de no sanción a otros vehículos como argumento para solicitar un régimen estable y específico para el comercio ambulante. Se advierte que el proyecto podría incurrir en los mismos vicios procedimentales que llevaron a la anulación judicial de la ordenanza anterior. Se denuncia el trato desigual a los comerciantes no residentes, que son sancionados pero excluidos de las ayudas del Plan CAMBIA 360. Se reitera la necesidad imprescindible de crear una excepcionalidad reglada para el comercio ambulante que permita el ejercicio de su actividad. Se alega que el proyecto repite los vicios de falta de participación que ya fueron anulados por los tribunales. Se denuncia el incumplimiento de la excepcionalidad para autónomos mayores de 59 años, que son sancionados a pesar de no recibir respuesta a sus solicitudes. Se critica la falta de creación de nuevas soluciones específicas para los sectores económicos, limitándose a prorrogar mecanismos existentes.

**RESPUESTA.** El artículo 23.3 d) 3º del proyecto inicial de Ordenanza equipara las condiciones de acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de los residentes con los comerciantes y, a tal efecto, se permite circular por las calles del interior del perímetro de la ZBEDEP y estacionar en superficie en las plazas del SER, a los vehículos turismo con clasificación ambiental CERO Emisiones, ECO, C y B, que indiquen las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se desarrollen en los mercadillos municipales situados en dicha ZBEDEP y los de las personas invitadas por éstos, que den cumplimiento a las normas de gestión del anexo III.

Dado que esta previsión está limitada a los vehículos turismo, el acceso de los vehículos industriales de las empresas y autónomos se debe circunscribir a las condiciones previstas en el apartado 3.e). 7º del art. 23 de la OMS que establece el horario durante el cual los vehículos industriales con clasificación ambiental CERO Emisiones, ECO o C, de empresas, sean estas personas físicas o jurídicas, y de profesionales pueden circular por la ZBEDEP de Distrito Centro para la prestación de servicios o entrega o recogida de suministros en la citada ZBEDEP, dentro del siguiente horario

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.

El sector de la venta ambulante ha puesto de manifiesto sus necesidades específicas, puesto que no disponen de establecimientos fijos sino de puestos ambulantes y, para proceder a su montaje y desmontaje, requieren ineludiblemente del uso de vehículos industriales mientras dura el mercadillo correspondiente, por lo que no pueden limitar su uso a los horarios establecidos. Este horario se considera insuficiente para que este sector pueda ejercer su actividad comercial, toda vez que deben acceder fuera de ese horario para instalar y recoger el puesto y sus mercancías.

En la regulación general de las ZBEDEP, contenida en el apartado noveno del artículo 22 de la OMS, se reconoce la posibilidad de autorizar, con carácter excepcional, el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro, mediante resolución motivada del órgano municipal competente, de aquellos vehículos cuya necesidad de acceso se justifique motivadamente.

En este marco, y en respuesta a las solicitudes formuladas por los titulares de autorizaciones de venta ambulante, el citado precepto habilita la **ampliación del horario de acceso de los vehículos industriales**, fundamentalmente aquellos con clasificación ambiental "C", que tienen autorizado un horario más restringido, exclusivamente durante los días de celebración del mercadillo correspondiente.

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59

Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51

Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

De este modo, se atiende a una necesidad de carácter privado que resulta urgente, temporal e inaplazable, limitando dicha autorización al tiempo estrictamente imprescindible para el desarrollo de la actividad autorizada.

En consecuencia, si bien se reconoce la singularidad del comercio ambulante y el carácter limitado y discontinuo de la circulación asociada a esta actividad, dichas circunstancias ya han sido tenidas en cuenta por la Ordenanza de Movilidad Sostenible mediante la previsión de autorizaciones excepcionales y temporales de acceso a la ZBEDEP Distrito Centro, debidamente motivadas y circunscritas a los días y horarios estrictamente necesarios para el desarrollo de la actividad autorizada.

Las restricciones generales establecidas para las ZBEDEP responden a objetivos de interés general vinculados a la protección de la salud pública, la mejora de la calidad del aire y la reducción de emisiones contaminantes, objetivos que no pueden quedar sin efecto por la concurrencia de intereses particulares, aun cuando su impacto ambiental individual pueda considerarse reducido. La eficacia de estas medidas exige una aplicación homogénea y coherente, evitando la creación de regímenes permanentes y diferenciados no previstos en la normativa vigente.

En relación con la ausencia de **subvenciones municipales** destinadas a facilitar la renovación de vehículos de trabajo para aquellos profesionales que, aun no residiendo en la ciudad de Madrid, desarrollan en ella su actividad, conviene señalar lo siguiente: las convocatorias de ayudas para el fomento de la movilidad sostenible en la distribución urbana de mercancías (Cambia 360) exigen la residencia en el municipio de Madrid únicamente cuando el solicitante es una persona física. En el caso de otras personas jurídicas o entidades, el requisito se limita a disponer de domicilio social, domicilio fiscal o, en su defecto, una sucursal abierta en la ciudad.

Si bien es cierto que es habitual que profesionales procedentes de otros municipios desarrollen parte de su actividad en la ciudad de Madrid, no lo es menos que la limitación de los recursos municipales destinados a este tipo de subvenciones obliga a priorizar aquellas actuaciones con mayor impacto en la mejora de la calidad del aire de la ciudad. En este sentido, resulta coherente que las ayudas se dirijan preferentemente a quienes tienen su residencia en la ciudad, dado que, por regla general, el origen y destino de su actividad diaria se sitúa en la ciudad de Madrid y, por tanto, la mayor parte de sus desplazamientos en vehículo se producen dentro del término municipal. No puede considerarse, por tanto, que se trate de un requisito desproporcionado o incoherente.

Además, la competencia municipal que fundamenta las ayudas del programa Cambia 360 es precisamente la protección de la calidad del aire urbano en Madrid. Consecuentemente, ampliar estas subvenciones para incluir la renovación de vehículos profesionales cuyos titulares no cuenten con un vínculo estable con la ciudad —ya sea por residencia o por disponer de un local de trabajo en ella— podría derivar en la financiación de renovaciones sin efecto alguno sobre la calidad del aire de Madrid, al no existir garantía de que una parte significativa de los trayectos que realizan dichos vehículos tenga lugar en la ciudad.

En todo caso, debe señalarse que las subvenciones «Cambia 360» se han diseñado como un instrumento complementario a las líneas de ayudas destinadas a la renovación de vehículos de uso profesional que ofrece la Comunidad de Madrid en el marco del Plan MOVES estatal —que cuenta con más de 50 millones de euros asignados en esta Comunidad y contempla hasta 9.000 € para la renovación de determinados vehículos profesionales—, así como al plan regional

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



propio «Mueve Madrid». La Comunidad de Madrid, además, concede desde 2025 ayudas de hasta 2.000 € para el achatarramiento de vehículos sin distintivo ambiental (etiqueta A) cuando se adquiere un vehículo nuevo, M1 o N1, con clasificación ambiental ECO o Cero Emisiones.

Asimismo, existe la posibilidad de obtener un ingreso adicional mediante la venta de Certificados de Ahorro Energético (CAE), que pueden generarse al sustituir un vehículo sin distintivo ambiental (etiqueta A) por un vehículo comercial con clasificación ECO o Cero Emisiones. El importe de estos certificados puede oscilar entre 600 y 1.200 €.

Por tanto, las ayudas «Cambia 360» no constituyen una actuación aislada, sino que complementan el conjunto de incentivos existentes —municipales, autonómicos y estatales— dirigidos a la renovación de vehículos profesionales, así como otros beneficios posibles.

Respecto a la dotación presupuestaria de estas convocatorias, las correspondientes a las anualidades 2021 y 2022 contaron cada una con 2 millones de euros para vehículos N1 y N2. En ambos casos, los fondos fueron suficientes para estimar todas las solicitudes presentadas y, de hecho, más de la mitad quedaron sin ejecutar. En 2023, ante la falta de demanda, la dotación se redujo a 1 millón de euros, y nuevamente quedaron sin ejecutar más de la mitad de los créditos por ausencia de solicitudes. Estos resultados motivaron un ajuste de los fondos disponibles para adecuarlos al volumen real de solicitudes, de manera que en las anualidades 2024 y 2025 se establecieron dotaciones de 750.000 € que se correspondieron con las solicitudes recibidas.

En consecuencia, no puede afirmarse que no existan ayudas suficientes para que los profesionales afronten la renovación de sus vehículos de trabajo. Debe recordarse que, tratándose de una herramienta laboral sujeta a amortización, un periodo mínimo de 20 años —que es precisamente la antigüedad de los vehículos afectados por las restricciones— resulta razonable para la viabilidad económica de cualquier actividad profesional. A ello se añade la posibilidad de acogerse a las ayudas mencionadas anteriormente.

Todo lo anterior sin considerar, además, que los vehículos Cero Emisiones o ECO, en recorridos urbanos, ofrecen importantes ahorros energéticos como consecuencia tanto de su fuente de energía como de su mayor eficiencia, lo que contribuye a amortizar, a través de menores costes operativos, el eventual sobrecoste de inversión.

En relación con la advertencia de que este proyecto podría incurrir en los mismos **vicios procedimentales** que llevaron a la anulación judicial de la ordenanza anterior, cabe señalar que la resolución judicial referenciada – Sentencia de 17/09/2024 del Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM) – no ha adquirido firmeza. Además, el TSJM ha denegado expresamente la ejecución provisional de la sentencia. No resulta procedente el argumento alegado ya que presupone una eventual estimación del recurso de casación,

No puede apreciarse vulneración de los principios de seguridad jurídica ni de confianza legítima, dado que tal y como se establece en el apartado 67) 3 del preámbulo del proyecto inicial, la ordenanza da cumplimiento al principio de seguridad jurídica, en los términos exigidos por el artículo 129 apartados 1 y 4 de la LPAC. 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 estable que garantiza la protección de la salud humana y la mejora de la calidad del aire de acuerdo. Con la reforma propuesta se completa y perfecciona la regulación de la OMS,

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

generando un marco normativo preciso, claro, cierto, predecible y estable, pero dotado a la vez de la imprescindible flexibilidad para ofrecer en su aplicación una solución adecuada a los desafíos presentes y futuros de la movilidad urbana sostenible.

En relación con la alegación formulada sobre la vulneración del principio de confianza legítima, debe señalarse que dicho principio, estrechamente vinculado al de seguridad jurídica, garantiza la interdicción de la arbitrariedad y exige la coherencia de la actuación administrativa, evitando generar confusión en los ciudadanos destinatarios y, en particular, impidiendo la creación de expectativas que puedan verse posteriormente frustradas.

En consecuencia, la invocación de una supuesta quiebra de este principio requiere necesariamente identificar el hecho o precepto jurídico que presuntamente generó la expectativa legítima y, de manera correlativa, el acto posterior que la habría vulnerado. Ambos elementos deben ser analizados de forma conjunta para determinar si concurre realmente la inconsistencia o incoherencia denunciada.

No resulta suficiente, por tanto, una mera afirmación genérica de quiebra del principio para justificar su apreciación. Es imprescindible concretar el acto administrativo que originó la expectativa y aquel otro que habría producido su contradicción o frustración.

En el presente caso, y ante la ausencia de una relación directa de causalidad entre una actuación municipal concreta y la supuesta vulneración del principio de confianza legítima, puede afirmarse que los procesos normativos desarrollados por el Ayuntamiento de Madrid —en particular los relativos a la aprobación y modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible— se ajustan plenamente a la realidad social, a los estudios técnicos realizados para sustentar las políticas públicas y, desde luego, al conjunto de normas aplicables en cada momento, con independencia de su rango u origen, así como al resto de la normativa municipal vigente.

En relación a lo alegado sobre el incumplimiento de la excepcionalidad para autónomos mayores de 59 años, que son sancionados a pesar de no recibir respuesta a sus solicitudes, se señala lo siguiente:

1º El artículo 21.4 de la OMS regula la posibilidad de solicitar al órgano municipal competente en materia de gestión de **permisos y control de accesos a Madrid ZBE**, previa solicitud justificada de las personas interesadas formulada de acuerdo con lo establecido en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPAC), el acceso a **Madrid ZBE** de aquellos vehículos cuya necesidad de acceso se justifique motivadamente con base en razones de interés general por motivos de seguridad, seguridad pública, salud pública, protección civil, así como para satisfacer una necesidad privada de carácter urgente, temporal e inaplazable por el tiempo imprescindible para su satisfacción.

Se trata de una autorización que por carácter excepcional, que en caso de concederse debe adoptarse mediante resolución que tendrá una eficacia no superior al año natural sin perjuicio, en su caso, de futuras resoluciones.

El artículo 21.4 de la OMS regula, asimismo, la obligación de publicar en el BOCM y en el BOAM, así como electrónicamente las autorizaciones excepcionales concedidas.

#### Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59

Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51

Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

2º A efectos informativos, – ya que lo alegado no es objeto del Proyecto normativo –, se señala que entre los supuestos de autorizaciones excepcionales que podrían autorizarse en el caso de justificarse adecuadamente los requisitos anteriores, el Ayuntamiento de Madrid ha recogido en su portal web municipal, destinado a la información de Madrid ZBE, el trámite '**Madrid Zona de Bajas Emisiones. Solicitud de autorización excepcional**' dirigido a la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, en el que se facilita la información que debe adjuntarse a la solicitud, que deberá presentarse con antelación suficiente, que a continuación se reproduce:

- *“Solicitud de autorización excepcional para la circulación de vehículos industriales de titulares con edad próxima a la jubilación. Se podrá otorgar una autorización excepcional de circulación a los vehículos industriales de más de 3.500 Kg., autobuses, furgones y camiones, con clasificación ambiental A que acrediten documentalmente las siguientes condiciones:*
  5. *Que pertenezcan a un autónomo en activo que tenga 59 años o más o a una sociedad unipersonal cuyo propietario en activo tenga 59 años o más a fecha 1 de enero de 2025, cuya flota sea al menos en un 50 % de vehículos con clasificación ambiental A.*
  6. *Que el vehículo pertenezca al autónomo o sociedad unipersonal con anterioridad al 1 de enero de 2025 y se mantenga en su propiedad.*

*La autorización excepcional se podrá otorgar por años naturales hasta la fecha de la jubilación del autónomo o del propietario de la sociedad unipersonal. Cada año, el titular deberá solicitar nuevamente la autorización aportando la siguiente documentación actualizada:*

7. *Relación de matrículas de la flota con clasificación ambiental (A, B, C, ECO o CERO).*
8. *Acreditación del Seguro del vehículo e ITV en vigor para el que solicita autorización excepcional.*
9. *Declaración Jurada que indique la imposibilidad de mantener su actividad profesional justificando la necesidad urgente e inaplazable establecida en el artículo 21.4 de la OMS e indicando el tiempo por el que solicitan la autorización”.*

La autorización para circular por Madrid ZBE no permite la circulación por las vías públicas de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica porque se trata de ordenaciones permanentes de tráfico de carácter especial y ámbito territorial limitado en el que prevalece la regulación específica de la correspondiente ZBEDEP, que satisface las necesidades de especial protección para hacer frente a los problemas agravados de contaminación ambiental (Distrito Centro y Plaza Elíptica), y de ordenación del uso del espacio público en el caso de la ZBEDEP Distrito Centro.

**A su vez, procede desestimar la alegación** respecto a la solicitud de que el comercio ambulante no debería estar sujeto a las restricciones generales de las ZBE de la ciudad de Madrid, porque se pretende una modificación de la regulación de Madrid ZBE, contenida en el artículo 21.3 de la OMS vigente y firme, que no es objeto del Proyecto normativo sometido a información pública mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de 11 de diciembre de 2025.

Por todo lo expuesto, se considera que la regulación vigente ofrece una respuesta proporcionada y adecuada a las necesidades planteadas, sin menoscabo de los fines generales perseguidos por las Zonas de Bajas Emisiones, motivo por el cual se desestima la alegación presentada. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

## DOC. 62

**ALEGACIÓN.** Omisión de medidas estructurales de gestión del tráfico y la vulneración del deber de buena administración

Pese a ser una ordenanza centrada en la movilidad y que busca reducir la contaminación derivada de emisiones, no se plantea ninguna medida para solucionar los atascos crónicos que sufre el municipio desde hace décadas en las horas punta de los días laborables. Resto alegaciones: reproduce alegaciones DOC.17

**RESPUESTA.** La referencia a estas situaciones no deseables es perfectamente comprensible; sin embargo, no se circunscribe exclusivamente a los objetivos que persigue la norma cuya modificación se aborda. Se trata de un ámbito complejo que constituye un reto de primer orden para una ciudad como Madrid y que exige la puesta en marcha de distintas políticas públicas, que incluyen no solo la regulación de la movilidad, sino también actuaciones en materia de infraestructuras y transporte público.

Estas medidas contribuyen a garantizar los derechos de la ciudadanía y, al mismo tiempo, a fomentar una mayor conciencia social sobre la consecución de los objetivos de sostenibilidad y mejora del bienestar urbano, haciendo a los ciudadanos partícipes en el diseño de las soluciones más adecuadas.

En todo caso, debe resaltarse el impacto positivo que la política medioambiental municipal —y, en particular, la existencia de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) y del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER)— produce sobre la reducción de la saturación de vehículos a motor en las vías urbanas. Dichos efectos han sido objeto de análisis específico y se encuentran recogidos en las conclusiones de los estudios técnicos incorporados al expediente normativo.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

Resto alegaciones: remisión a respuesta alegaciones doc. 17.

## DOC. 63 - CONFEDERACIÓN EMPRESARIAL DE MADRID CEOE

### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

**ALEGACIÓN.** Se propone priorizar la mejora del transporte público y colectivo como eje central de la movilidad sostenible, en lugar de aplicar únicamente medidas restrictivas. Se valora positivamente la modificación del artículo 23.3.e) 3.o por incluir a los autocares de transporte turístico en la ZBEDEP Distrito Centro. Se valora positivamente la modificación del Anexo III por reforzar la seguridad jurídica al incluir a los autocares de transporte turístico. Se solicita una exclusión más amplia de las restricciones para todo tipo de transporte público y colectivo, incluyendo el escolar, turístico y discrecional. Se solicita que la modificación normativa se acompañe de medidas de planificación y apoyo como análisis de impacto, plazos realistas, planes de ayudas y fomento del transporte escolar.

**RESPUESTA.** En cuanto a lo alegado sobre la **falta de alternativas efectivas y transporte público accesible**, cabe señalar que la regulación de las ZBEDEPs, al establecer ciertas restricciones a la movilidad en determinados vehículos, favorecen otros medios sostenibles de transporte. En el documento *Vulnerabilidad y pobreza en el transporte en España*, de octubre de 2024, se plantean como dimensiones de la pobreza del transporte la disponibilidad del transporte (disponer de un medio de transporte adecuado para las necesidades diarias de la población), accesibilidad (grado en que pueden alcanzarse destinos relevantes dados los medios de transporte disponibles en tiempo razonable) y asequibilidad (capacidad para hacer frente a los gastos derivados de la movilidad básica necesaria para acceder a actividades esenciales) y aceptabilidad (adecuación de la oferta de servicios de transporte a personas de movilidad y/o sensibilidad reducida), cabe señalar lo siguiente: en cuanto a la **disponibilidad**, Metro de Madrid tiene 303 estaciones y EMT tiene 10.884 paradas. La distancia media entre paradas Metro es de 600 metros y entre paradas de autobús 325 metros, lo que garantiza con carácter general una disponibilidad de paradas de transporte público excepcional en todo Madrid en general y, en particular, en las zonas afectadas por la ZBEDEP. La propiedad forzosa de un coche causada por la indisponibilidad de transporte no puede aplicarse a las ZBEDEP, pues disponen de una red de transporte muy densa con gran disponibilidad espacial y temporal. De hecho, puede considerarse la **ZBEDEP del Distrito Centro** se sitúa como la zona mejor comunicada en transporte público de toda la ciudad, ya que dispone de acceso directo a la red de trenes de Cercanías, cinco líneas de metro y una extensa oferta de líneas de autobús urbano e interurbano, lo que garantiza conexiones rápidas y eficientes con el conjunto de la Comunidad de Madrid. En cuanto a la **ZBEDEP de Plaza Elíptica**, cabe destacar que próximamente se pondrá en marcha la ampliación de la línea 11 de metro, que permitirá conectar Plaza Elíptica con los principales intercambiadores de transporte de Atocha y Conde de Casal, mejorando notablemente la accesibilidad y facilitando la movilidad de los usuarios desde y hacia la periferia y otros núcleos urbanos. Estas mejoras en las infraestructuras de transporte público responden precisamente al objetivo de asegurar alternativas suficientes, accesibles y de calidad para los desplazamientos, reforzando así la eficacia y la legitimidad social de las restricciones de circulación implementadas en las ZBEDEP.

Respecto a las bonificaciones para colectivos vulnerables, el sistema de transporte público de la Comunidad de Madrid contempla medidas como la gratuidad hasta los 14 años, el Abono Joven a 10 euros hasta los 26 años, el Abono +65 gratuito, y facilidades de acceso y descuentos para personas con movilidad reducida o discapacidad.

Asimismo, cabe señalar que desde enero de 2021 se han implantado las **jornadas de transporte público gratuito**, una iniciativa en la que la ciudad de Madrid es pionera. Desde entonces se ha activado en múltiples ocasiones para fomentar la movilidad sostenible y facilitar los desplazamientos en días de alta demanda. Estas jornadas permiten viajar sin coste en los autobuses de la EMT —excepto en la línea Exprés Aeropuerto— y realizar trayectos gratuitos de hasta 30 minutos en BiciMad. La experiencia acumulada demuestra su amplio alcance: más de **68,8 millones de viajes** se han realizado durante las **65 jornadas de gratuidad**, beneficiando a más de **13,6 millones de usuarios no habituales**, y potenciando el uso del transporte público y la bicicleta como alternativas al vehículo privado en momentos clave del año, como la vuelta al trabajo y a los centros educativos, periodos vacacionales o campañas

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

comerciales (Los autobuses de EMT Madrid y los viajes en BiciMad serán gratuitos por primera vez el 1 de septiembre – Ayuntamiento de Madrid). Todo ello demuestra un esfuerzo integral por garantizar una movilidad accesible y equitativa.

A la hora de llevar a efecto cualquier actuación administrativa que afecte a estos grupos poblacionales se examinan siempre las necesidades de aquellos, y, por lo tanto, se convierte a esos mismos sujetos en beneficiarios primordiales de un régimen cuyo objeto no es la prohibición y la restricción en sí mismas consideradas, sino la consecución de un entorno más favorable especialmente desde el punto de vista de la salud pública. Las alegaciones presentadas describen las problemáticas que pudieran surgir como consecuencia de las restricciones, pero no analizan los beneficios concomitantes que se deducen para todos los ciudadanos que, a juicio de este Ayuntamiento, superan ampliamente por relevancia los posibles inconvenientes que pudieran implicar estas medidas.

Sobre la valoración positiva del acceso de autocares turísticos a la ZBEDEP Distrito Centro y de la mayor seguridad jurídica derivada de la nueva redacción del Anexo III, **se estima la valoración favorable**. Se comparte la oportunidad de **reconocer explícitamente a los autocares turísticos y a los servicios vinculados a instituciones** dentro de los supuestos de acceso permitidos. Asimismo, la nueva redacción del **Anexo III** responde a la necesidad de reducir la incertidumbre interpretativa y reforzar la proporcionalidad de las medidas. Estas mejoras contribuyen a incrementar la **seguridad jurídica tanto para los operadores del transporte colectivo como para la propia administración**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo

Respecto a la solicitud de una exclusión general de todas las restricciones para el transporte público colectivo, incluyendo escolar y turístico, no resulta acorde con los principios de **necesidad y proporcionalidad** establecer una exclusión general de todas las restricciones aplicables al transporte colectivo. La evidencia comparada en gestión de movilidad urbana muestra que, sin mecanismos de regulación adecuados, un incremento no gestionado de vehículos de gran capacidad en áreas urbanas saturadas puede **trasladar el problema de congestión**, incrementar las emisiones locales y afectar negativamente al espacio peatonal y a la seguridad vial.

No es procedente, como sugiere el alegante, la evaluación de la flexibilización solicitada ya que es incompatible con el espíritu de la normativa aplicable, ya que, podría dar lugar incluso a patrones nocivos de **regresión medioambiental**, contrarios al principio que prohíbe a cualquier Administración Pública disminuir o hacer menos efectivos los logros ya alcanzados en materia de protección medioambiental, cuando ello no responda a una necesidad absolutamente justificada. A su vez, el acceso a determinados vehículos queda garantizado con el régimen establecido en el art. 23 de la OMS en relación con la ZBEDEP, siempre y cuando se cumplan las condiciones establecidas. Por otra parte, el establecimiento de regímenes especiales de exención redundaría en una imposibilidad real para el establecimiento de un régimen que pretenda ser general, en una ciudad que por volumen de población presenta una casuística particularmente amplia, y en la que existen colectivos que pueden enfrentarse a otras dificultades igualmente perentorias.

Los objetivos perseguidos por el proyecto normativo están directamente encaminados al interés público, con particular atención al de los colectivos más sensibles por razones de cualquier índole, o a aquellos que pudieran sufrir de una manera más grave los efectos de la contaminación ambiental.

Sobre la solicitud de que la ordenanza se acompañe de medidas como análisis de impacto, ampliación de plazos, ayudas a la renovación de flotas y medidas de fomento del transporte escolar, cabe indicar que el correspondiente análisis de impacto de las ZBEDEP fue realizado en el marco del **Proyecto de Zona**

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

de **Bajas Emisiones**, aprobado en **julio de 2025**, incorporando los efectos económicos, sociales y ambientales de las medidas. Sus conclusiones fueron integradas en la toma de decisiones y en la comunicación pública del proyecto.

En cuanto a los **plazos de implantación**, estos fueron definidos en la **Estrategia Ambiental Madrid 360 (2019)**. No obstante, para atender a las necesidades específicas de los distintos sectores, la entrada en vigor de determinadas restricciones ha sido **pospuesta a través de los diferentes periodos transitorios y periodos de avisos previos**, con el fin de facilitar la adaptación progresiva y mitigar eventuales perjuicios.

Además, el Ayuntamiento ha puesto en marcha medidas destinadas a **favorecer la transición hacia vehículos menos contaminantes**, incluyendo incentivos para la renovación de flotas y la sustitución de autocares y autobuses antiguos por modelos más eficientes y respetuosos con el medio ambiente. Estas actuaciones buscan garantizar que la transición sea **viable, progresiva y sostenible**, tanto para los operadores como para el conjunto de la ciudadanía.

Por todo lo expuesto **se desestiman el resto de alegaciones**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

DOC: 64- [REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Omisión de medidas estructurales de gestión del tráfico y la vulneración del deber de buena administración

Pese a ser una ordenanza centrada en la movilidad y que busca reducir la contaminación derivada de emisiones, no se plantea ninguna medida para solucionar los atascos crónicos que sufre el municipio desde hace décadas en las horas punta de los días laborables. Resto alegaciones: reproduce alegaciones DOC.17

**RESPUESTA.** La referencia a estas situaciones no deseables es perfectamente comprensible; sin embargo, no se circunscribe exclusivamente a los objetivos que persigue la norma cuya modificación se aborda. Se trata de un ámbito complejo que constituye un reto de primer orden para una ciudad como Madrid y que exige la puesta en marcha de distintas políticas públicas, que incluyen no solo la regulación de la movilidad, sino también actuaciones en materia de infraestructuras y transporte público.

Estas medidas contribuyen a garantizar los derechos de la ciudadanía y, al mismo tiempo, a fomentar una mayor conciencia social sobre la consecución de los objetivos de sostenibilidad y mejora del bienestar urbano, haciendo a los ciudadanos partícipes en el diseño de las soluciones más adecuadas.

En todo caso, debe resaltarse el impacto positivo que la política medioambiental municipal —y, en particular, la existencia de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) y del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER)— produce sobre la reducción de la saturación de vehículos a motor en las vías urbanas. Dichos efectos han sido objeto de análisis específico y se encuentran recogidos en las conclusiones de los estudios técnicos incorporados al expediente normativo.

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  
[REDACTED]

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  
[REDACTED]

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo

Resto alegaciones: remisión a respuesta alegaciones doc. 17.

## DOC: 65 - [REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Ausencia de período transitorio para la entrada en vigor de las medidas restrictivas previstas en el Proyecto. Resto alegaciones: reproduce alegaciones DOC.31

Las medidas recogidas en el presente Proyecto tienen por objeto introducir modificaciones en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) en los aspectos ya señalados. Sin embargo, dichas modificaciones no suponen una alteración sustancial del régimen vigente ni constituyen una innovación normativa de tal entidad que requiera la implantación de un período transitorio específico para garantizar su aplicación coherente y su plena efectividad.

Debe tenerse en cuenta que los períodos transitorios ya previstos en el propio instrumento normativo objeto de modificación —y cuya línea de continuidad, coherencia regulatoria y proporcionalidad se mantiene— han permitido armonizar las medidas propuestas con el interés público, así como facilitar la adecuada adaptación a la ordenación de la movilidad en la Ciudad de Madrid.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo

Resto alegaciones: remisión a respuesta alegaciones doc. 31.

## DOC: 66 – [REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Omisión de medidas estructurales de gestión del tráfico y la vulneración del deber de buena administración  
Pese a ser una ordenanza centrada en la movilidad y que busca reducir la contaminación derivada de emisiones, no se plantea ninguna media para solucionar los atascos crónicos que sufre el municipio desde hace décadas en las horas punta de los días laborables. Resto alegaciones: reproduce alegaciones DOC.17

**RESPUESTA.** La referencia a estas situaciones no deseables es perfectamente comprensible; sin embargo, no se circunscribe exclusivamente a los objetivos que persigue la norma cuya modificación se aborda. Se trata de un ámbito complejo que constituye un reto de primer orden para una ciudad como Madrid

### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  
[REDACTED]

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  
[REDACTED]

y que exige la puesta en marcha de distintas políticas públicas, que incluyen no solo la regulación de la movilidad, sino también actuaciones en materia de infraestructuras y transporte público.

Estas medidas contribuyen a garantizar los derechos de la ciudadanía y, al mismo tiempo, a fomentar una mayor conciencia social sobre la consecución de los objetivos de sostenibilidad y mejora del bienestar urbano, haciendo a los ciudadanos partícipes en el diseño de las soluciones más adecuadas.

En todo caso, debe resaltarse el impacto positivo que la política medioambiental municipal —y, en particular, la existencia de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) y del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER)— produce sobre la reducción de la saturación de vehículos a motor en las vías urbanas. Dichos efectos han sido objeto de análisis específico y se encuentran recogidos en las conclusiones de los estudios técnicos incorporados al expediente normativo.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo

Resto alegaciones: remisión a respuesta alegaciones doc. 17.

**DOC: 67 –** [REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Omisión de medidas estructurales de gestión del tráfico y la vulneración del deber de buena administración

Pese a ser una ordenanza centrada en la movilidad y que busca reducir la contaminación derivada de emisiones, no se plantea ninguna medida para solucionar los atascos crónicos que sufre el municipio desde hace décadas en las horas punta de los días laborables. Resto alegaciones: reproduce alegaciones DOC.17

**RESPUESTA.** La referencia a estas situaciones no deseables es perfectamente comprensible; sin embargo, no se circunscribe exclusivamente a los objetivos que persigue la norma cuya modificación se aborda. Se trata de un ámbito complejo que constituye un reto de primer orden para una ciudad como Madrid y que exige la puesta en marcha de distintas políticas públicas, que incluyen no solo la regulación de la movilidad, sino también actuaciones en materia de infraestructuras y transporte público.

Estas medidas contribuyen a garantizar los derechos de la ciudadanía y, al mismo tiempo, a fomentar una mayor conciencia social sobre la consecución de los objetivos de sostenibilidad y mejora del bienestar urbano, haciendo a los ciudadanos partícipes en el diseño de las soluciones más adecuadas.

En todo caso, debe resaltarse el impacto positivo que la política medioambiental municipal —y, en particular, la existencia de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) y del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER)— produce sobre la reducción de la saturación de vehículos a motor en las vías urbanas. Dichos efectos han sido objeto de análisis específico y se encuentran recogidos en las conclusiones de los estudios técnicos incorporados al expediente normativo.

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  
[REDACTED]

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  
[REDACTED]

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo

Resto alegaciones: remisión a respuesta alegaciones doc. 17.

**DOC: 68 -** [REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Se solicita modificar el artículo 23.3. d).2º para ampliar los supuestos de uso de vehículos por residentes, incluyendo la cesión gratuita y eliminando el restrictivo concepto de 'retribución en especie'. Se solicita modificar el Anexo III para simplificar la autorización de vehículos cedidos, eliminando el concepto de 'retribución en especie', la solicitud de datos fiscales y la renovación anual obligatoria. Se solicita modificar el Anexo III para definir plazos claros de solicitud y renovación de autorizaciones, permitiendo la tramitación anticipada y estableciendo el silencio administrativo positivo para evitar que los residentes queden desprotegidos. Se solicita modificar el Anexo III para permitir autorizar múltiples vehículos por plaza de garaje en supuestos como copropiedad, alquiler por franjas horarias o para propietarios con varios coches, eliminando las restricciones actuales.

**RESPUESTA.** En relación con la solicitud de modificación del artículo 23.3.d.2º para ampliar los supuestos de uso de vehículos por residentes, incluyendo la cesión gratuita y eliminando el restrictivo concepto de 'retribución en especie', procede realizar las siguientes consideraciones:

En primer lugar, la mención del apartado 1.6 del Anexo III de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, modificada por Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre (en adelante OMS), en relación con el régimen de los vehículos cuya utilización constituya **retribución en especie**, no constituye, en ningún caso, una actuación fuera del marco competencial de esta Administración municipal. Antes bien, se encuentra directamente vinculada con la sujeción al principio de legalidad, que implica la consideración a todo el ordenamiento jurídico, incluyendo la normativa tributaria. En este sentido, y dado que el régimen de uso de estos vehículos de titularidad o en régimen de arrendamiento por empresas, por parte de sus empleados, constituye una retribución en especie de acuerdo con la normativa vigente y, en particular, con el artículo 42 de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio, es preciso comprobar que la utilización de los vehículos se lleve a cabo de acuerdo con lo normado.

En este sentido, aun cuando el Ayuntamiento de Madrid no es competente para la vigilancia del cumplimiento de obligaciones tributarias ajenas a su ámbito material, tampoco puede otorgar autorizaciones en supuestos de hecho que pudieran implicar una infracción del ordenamiento jurídico.

Por lo que respecta a la sugerencia relativa a las **cesiones gratuitas de uso**, se señala que no resulta posible atenderla. Ello se debe al interés público que subyace al fundamento jurídico de la OMS y de sus modificaciones, orientado a garantizar un control riguroso de los accesos a las ZBEDEP. En coherencia con dichos objetivos, la autorización de acceso debe limitarse a supuestos claramente definidos, en los que exista un derecho real formalmente constituido que vincule de manera efectiva el vehículo cuyo acceso se solicita. Las cesiones gratuitas de uso, por su propia naturaleza flexible y con escasos requisitos

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  
[REDACTED]

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  
[REDACTED]

formales, no ofrecen las garantías necesarias para asegurar el cumplimiento de los fines de la norma, ni permiten un nivel de control equivalente al exigible en un ámbito tan sensible como el de la protección ambiental.

A este respecto, debe señalarse que las cesiones gratuitas de uso responden al principio de autonomía de la voluntad y pueden formalizarse mediante instrumentos privados, cuyo control resulta considerablemente más complejo desde la perspectiva de la necesaria garantía del principio de seguridad jurídica. Además, tales cesiones pueden otorgarse a favor de una pluralidad prácticamente ilimitada de interesados, sin que exista la obligación de reflejar en dichos instrumentos el régimen temporal de uso —a diferencia de lo que ocurre con los usufructos cuando existen varios beneficiarios— ni de cumplir unos requisitos formales mínimos en su constitución.

Todo ello podría traducirse, en la práctica, en la autorización potencial de acceso a un número casi ilimitado de vehículos a las ZBEDEP, generando un riesgo cierto de fraude de ley y comprometiendo materialmente el cumplimiento de los objetivos que justifican la propia existencia de las ZBEDEP.

Por razones similares, no es posible atender las sugerencias relativas al **uso de plazas de estacionamiento de titularidad privada**, dado que ello afectaría al principio de seguridad jurídica, que debe compatibilizarse con el ejercicio legítimo del derecho de propiedad, sin menoscabarlo, pero siempre subordinado al interés general.

Respecto a las precisiones relativas al **silencio administrativo** y a la posible atribución de efectos positivos al mismo, es preciso destacar que la regla general prevista para los procedimientos iniciados a solicitud de parte —establecida en el artículo 24 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas— **admite excepciones expresas**. Entre dichas excepciones se encuentran, precisamente, aquellos supuestos en los que la estimación por silencio pudiera **atribuir al solicitante, o a terceros, facultades sobre el dominio público, o permitir el ejercicio de actividades susceptibles de causar un perjuicio al medio ambiente**.

No obstante, para garantizar los derechos del interesado, el procedimiento actualmente en tramitación incluye una **fase** en la que se permite al interesado el ejercicio de lo pretendido en la solicitud mientras se produce la resolución final sobre su aceptación, y que abarca desde los diez días hasta los tres meses posteriores a su presentación, es decir, hasta la resolución definitiva. Con ello se evidencia la voluntad de esta Administración municipal de facilitar el ejercicio de los derechos ciudadanos del modo más operativo posible dentro del marco legal aplicable.

En relación con las dificultades señaladas sobre el funcionamiento de la web institucional, debe recordarse que el trámite de información pública de una norma no es el cauce adecuado para este tipo de objeciones, dado que no se basan en deficiencias del propio instrumento normativo —ni de su redacción vigente ni de la propuesta de modificación—, sino en cuestiones de carácter técnico que deben ser atendidas por los canales habilitados para ello por el Ayuntamiento de Madrid. No obstante, las manifestaciones realizadas serán estudiadas con el fin de valorar, si procede, las soluciones técnicas más adecuadas para resolver los problemas planteados en atención a la mejora de los servicios prestados a los ciudadanos.

Finalmente, cabe añadir en relación con la **simplificación la gestión de autorizaciones en las ZBEDEP** ", que de acuerdo con lo señalado en el Preámbulo del proyecto inicial, por razones de técnica normativa se modifica el Anexo III de la OMS con objeto de simplificar su contenido, Más explícitamente se indica

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

que como consecuencia de la extinción de los plazos transitorios de la ZBEDEP Distrito Centro y la subsiguiente pérdida 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.

Tanto el diseño de la norma como el de los sistemas informáticos contemplan los cruces automáticos con las bases de datos disponibles para evitar trámites innecesarios. Así, las personas empadronadas en las ZBEDEP con vehículos en propiedad no deben realizar gestión alguna y sus permisos se crean automáticamente. En esa misma línea, una vez que una empresa o profesional que presta servicios o entrega o recoge suministros en ZBEDEP DC solicita el alta en el sistema. No tiene que realizar comunicación expresa de las matrículas de los vehículos industriales que son de su propiedad. El sistema crea los permisos adecuados una vez que detecta la entrada en la ZBEDEP.

En cuanto a otras relaciones de uso con el vehículo, como el arrendamiento, si bien el Registro de Vehículos dispone de un campo en su modelo de datos con información del arrendatario, los muestreos y análisis han probado que la calidad del dato no es suficiente para que el sistema recurra exclusivamente a él para la verificación de requisitos.

Sobre los empresas y autónomos con domicilio o sede en las ZBEDEP, la norma actual ya contempla permisos para las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior de la ZBEDEP.

Acerca de las invitaciones, actualmente existen diferentes canales para su creación (Mi Carpeta en Internet, telefónico con el 010, Chatbot, redes sociales y presencial). Una vez que el sistema ha reconocido la condición que permite crearlas (lo que es automático en el caso de empadronados, el único requisito para ello es especificar la matrícula. No es necesaria ninguna declaración responsable ni presentación alguna de documentación.

DOC: 69 - [REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Reproduce alegaciones doc. 17

**RESPUESTA.** Remisión a respuesta alegaciones doc. 17

DOC: 70 - [REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Omisión de medidas estructurales de gestión del tráfico y la vulneración del deber de buena administración

Pese a ser una ordenanza centrada en la movilidad y que busca reducir la contaminación derivada de emisiones, no se plantea ninguna media para solucionar los atascos crónicos que sufre el municipio desde hace décadas en las horas punta de los días laborables. Resto alegaciones: reproduce alegaciones DOC.17

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

**RESPUESTA.** La referencia a estas situaciones no deseables es perfectamente comprensible; sin embargo, no se circunscribe exclusivamente a los objetivos que persigue la norma cuya modificación se aborda. Se trata de un ámbito complejo que constituye un reto de primer orden para una ciudad como Madrid y que exige la puesta en marcha de distintas políticas públicas, que incluyen no solo la regulación de la movilidad, sino también actuaciones en materia de infraestructuras y transporte público.

Estas medidas contribuyen a garantizar los derechos de la ciudadanía y, al mismo tiempo, a fomentar una mayor conciencia social sobre la consecución de los objetivos de sostenibilidad y mejora del bienestar urbano, haciendo a los ciudadanos partícipes en el diseño de las soluciones más adecuadas.

En todo caso, debe resaltarse el impacto positivo que la política medioambiental municipal —y, en particular, la existencia de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) y del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER)— produce sobre la reducción de la saturación de vehículos a motor en las vías urbanas. Dichos efectos han sido objeto de análisis específico y se encuentran recogidos en las conclusiones de los estudios técnicos incorporados al expediente normativo.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo

Resto alegaciones: remisión a respuesta alegaciones doc. 17.

## DOC. 71 - ASETRA (ASOC TALLERES REPARACIÓN VEHÍCULOS CAM) [REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Solicita que se permita a los talleres recibir vehículos sin etiqueta medioambiental mediante permisos individualizados para garantizar su viabilidad económica.

**RESPUESTA:** No es procedente, como sugiere el alegante, la evaluación de la flexibilización solicitada **en relación con los vehículos sin clasificación ambiental, debido a que** es incompatible con el espíritu de la normativa aplicable, ya que podría dar lugar a patrones nocivos de **regresión medioambiental**, contrarios al principio que prohíbe a cualquier Administración Pública disminuir o hacer menos efectivos los logros ya alcanzados en materia de protección medioambiental, cuando ello no responda a una necesidad absolutamente justificada. A su vez, **aunque el ámbito de aplicación se refiera a Madrid ZBE que no es objeto de la presente modificación normativa, el acceso a determinados vehículos queda garantizado, entre otros,** con el régimen establecido Acuerdo de 29 de diciembre de 2025, de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, por el que se avoca la competencia para **prorrogar el período de**

### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  
[REDACTED]

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  
[REDACTED]

**aviso** de las cámaras con lector OCR y los dispositivos foto rojo para el control de “Madrid Zona de Bajas Emisiones (ZBE)”, respecto de los vehículos con clasificación ambiental “A” que no se han beneficiado de los cuatro períodos de aviso previos y se establecen determinadas excepciones en materia de estacionamiento en Madrid ZBE.

El citado acuerdo, tal y como señala expresamente, fundamenta la prórroga del período de aviso en que existen razones sociales que aconsejan su ampliación de su periodo de aviso y que dicha ampliación se realice por la propia Junta de Gobierno, a fin de reforzar la información y sensibilización ciudadana.

A su vez, el acceso de determinados vehículos sin distintivo ambiental – los declarados históricos y los destinados al traslado de personas con movilidad reducida– queda garantizado por lo establecido en el art. 23 de la OMS en relación con la **ZBEDEP**, siempre y cuando se cumplan las condiciones establecidas.

A su vez, **las ZBEs no restringen la opción que tienen los propietarios de los vehículos de acceder a una diferente categoría de clasificación ambiental a través de la reforma del vehículo**. Existe un procedimiento reglado, recogido en el Real Decreto 866/2010, de 2 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos, para que un vehículo pueda ser modificado con respecto a las condiciones presentadas por su fabricante para obtener la homologación de tipo y para que, en su caso, acceda a la categoría de clasificación ambiental que corresponda. En caso de que así sea, el acceso a las ZBEDEP no distingue entre los vehículos que hayan accedido a una determinada categoría de clasificación ambiental de manera directa, por la homologación del fabricante, o en un momento posterior, a través del procedimiento de reforma.

Por otra parte, el establecimiento de regímenes especiales de exención redundaría en una imposibilidad real para el establecimiento de un régimen que pretende ser general, en una ciudad que por volumen de población presenta una casuística particularmente amplia, y en la que existen colectivos que pueden enfrentarse a otras dificultades igualmente perentorias.

Dichas restricciones se justifican por razones imperiosas de interés general, orientadas a la protección de la salud humana y del medio ambiente urbano, así como por la necesidad de ordenar un espacio público limitado, especialmente en el centro de la ciudad, donde convergen demandas de uso especialmente intensas y diversas. La **extinción de los plazos transitorios** contemplados en la disposición transitoria tercera de la OMS, modificada por la Ordenanza 10/2021, **justifica la citada revisión** de las restricciones y prohibiciones de acceso previa modificación de la OMS, concretamente su artículo 23 en lo que a la ZBEDEP Distrito Centro se refiere.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo

DOC: 72 - [REDACTED]

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  
[REDACTED]

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  
[REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Se alega discriminación hacia los residentes del Distrito Centro por las restricciones de movilidad, solicitando excepciones para enfermos y personas vulnerables. Se denuncia la vulneración de derechos de enfermos de cáncer y personas vulnerables por la falta de excepciones de movilidad, solicitando medidas de protección. Se argumenta que la normativa es desproporcionada y carece de alternativas para residentes con necesidades vitales, como enfermos crónicos. Se denuncia la vulneración del principio de igualdad al no ofrecer alternativas a residentes enfermos mientras se conceden excepciones a intereses comerciales.

**RESPUESTA.** Las circunstancias de los **residentes** de Distrito Centro ya han sido tenidas en cuenta por la OMS mediante el régimen establecido en el art. 23 del proyecto inicial de modificación de la OMS. El acceso de determinados vehículos sin distintivo ambiental – los declarados históricos y los destinados al traslado de personas con movilidad reducida– queda garantizado por lo establecido en el art. 23 de la OMS en relación con la **ZBEDEP Distrito Centro**, siempre y cuando se cumplan las condiciones establecidas.

Las restricciones generales establecidas para las ZBEDEP responden a objetivos de interés general vinculados a la protección de la salud pública, la mejora de la calidad del aire y la reducción de emisiones contaminantes, objetivos que no pueden quedar sin efecto por la concurrencia de necesidades específicas, aun cuando puedan tener una causa de naturaleza grave. La eficacia de estas medidas exige una aplicación homogénea y coherente, evitando la creación de regímenes permanentes y diferenciados no previstos en la normativa vigente.

El acceso de determinados vehículos sin distintivo ambiental – los declarados históricos y los destinados al traslado de personas con movilidad reducida– queda garantizado por lo establecido en el art. 23 de la OMS en relación con la **ZBEDEP Distrito Centro**, siempre y cuando se cumplan las condiciones establecidas. Las circunstancias de los residentes de Distrito Centro ya han sido tenidas en cuenta por la OMS mediante el régimen establecido en el art. 23 del Ante proyecto de modificación de la OMS.

En relación con la alegada **vulneración de principios constitucionales**, en particular la referida al artículo 14 de la Constitución Española, que consagra el **principio de igualdad**, cabe indicar que este precepto prohíbe únicamente aquellas desigualdades que tengan su causa en discriminaciones de carácter personal o social, como el nacimiento, la raza, el sexo, la religión, la opinión o cualquier otra circunstancia personal o social.

Es evidente que este principio no impide que situaciones objetivamente distintas reciban un tratamiento diferente, siempre que dicho tratamiento no tenga una finalidad discriminatoria basada en las circunstancias mencionadas. Sostener lo contrario impediría a la Administración diferenciar entre situaciones de hecho diversas y, en la práctica, impediría la aplicación no solo de este régimen, sino del ordenamiento jurídico en su conjunto.

Las particularidades previstas en la Ordenanza objeto de modificación y en el proyecto inicial se basan exclusivamente en las situaciones de hecho que regulan, y no en condiciones personales o sociales de los ciudadanos afectados. Las particularidades previstas en la Ordenanza objeto de modificación y en el proyecto inicial se basan exclusivamente en las situaciones de hecho que regulan, y no en condiciones personales o sociales de los ciudadanos afectados. De hecho, con el objetivo de garantizar la calidad del aire y salvaguardar la salud de los ciudadanos, se establece un conjunto de restricciones específicas aplicables al acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de vehículos vinculados a actividades comerciales, incluso en el caso de aquellos vehículos clasificados como menos contaminantes. Estas limitaciones responden a la necesidad de reducir las emisiones asociadas a los desplazamientos de carácter mercantil,

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

especialmente en las franjas horarias de mayor concentración de tráfico, y no resultan exigibles a los residentes, cuyo derecho a la movilidad en su entorno inmediato debe preservarse. En paralelo, y con el fin de asegurar el adecuado abastecimiento y funcionamiento de las actividades económicas esenciales del área, se permite el acceso de vehículos industriales con distintivo ambiental CERO Emisiones, ECO o C pertenecientes a empresas y profesionales que desarrollen labores de prestación de servicios, entrega o recogida de suministros dentro de la ZBEDEP Distrito Centro. Este acceso se estructura conforme a un criterio de impacto ambiental decreciente, de manera que los vehículos CERO Emisiones pueden acceder durante las 24 horas del día; los vehículos con distintivo ECO, entre las 7:00 y las 21:00 horas; y los vehículos con distintivo C, entre las 7:00 y las 15:00 horas. Esta distribución horaria garantiza, de forma equilibrada, la protección de la salud pública, la reducción de emisiones y el mantenimiento de la actividad económica en condiciones sostenibles.

En relación con la solicitud de **excepciones para personas enfermas y moratorias para personas en situación de vulnerabilidad**, cabe señalar que, aunque el ámbito de aplicación se refiera a Madrid ZBE que no es objeto de la presente modificación normativa, cabe indicar lo siguiente;

1º La regulación de Madrid ZBE se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y 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, que las ZBE incluirán “prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos, según su potencial contaminante”, empleando “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”, regulando expresamente que *“las prohibiciones o restricciones de acceso afectarán prioritariamente a los vehículos con más potencial contaminante”*.

La clasificación ambiental “A” de los vehículos, según su potencial contaminante, que conforme al Anexo II.E del Reglamento General de Vehículos se refiere 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 O emisiones, ECO, C o B”*, es la categoría más contaminante y menos eficiente medioambientalmente.

Asimismo, la regulación de Madrid ZBE se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 16.4 segundo párrafo de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, que regula que las entidades locales, con el objeto de alcanzar los objetivos de dicha ley, “podrán adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, incluyendo restricciones a los vehículos más contaminantes”.

2º El artículo 21.4 de la OMS regula la posibilidad de solicitar al órgano municipal competente en materia de gestión de permisos y control de accesos a Madrid ZBE, previa solicitud justificada de las personas interesadas formulada de acuerdo con lo establecido en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPAC), el acceso a Madrid ZBE de aquellos vehículos cuya necesidad de acceso se justifique motivadamente con base en razones de interés general por motivos de seguridad, seguridad pública, salud pública, protección civil, así como para satisfacer una necesidad privada de carácter urgente, temporal e inaplazable por el tiempo imprescindible para su satisfacción.

Se trata de una autorización que pon carácter excepcional, que en caso de concederse debe adoptarse mediante resolución que tendrá una eficacia no superior al año natural sin perjuicio, en su caso, de futuras resoluciones.

El artículo 21.4 de la OMS regula, asimismo, la obligación de publicar en el BOCM y en el BOAM, así como electrónicamente las autorizaciones excepcionales concedidas.

3º A efectos informativos, se señala que entre los supuestos de autorizaciones excepcionales que podrían autorizarse en el caso de justificarse adecuadamente los requisitos anteriores, el Ayuntamiento de Madrid ha recogido en su portal web municipal, destinado a la información de Madrid ZBE, el

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

trámite '**Madrid Zona de Bajas Emisiones. Solicitud de autorización excepcional**' dirigido a la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, en el que se facilita la información que debe adjuntarse a la solicitud, que deberá presentarse con antelación suficiente, que a continuación se reproduce: *"Solicitud de autorización excepcional por tratamiento en hospital" en la que deberá acreditar una cita para tratamiento médico en un hospital ubicado en el término municipal de Madrid (para el interesado o un familiar hasta segundo grado).*

La autorización para circular por Madrid ZBE no permite la circulación por las vías públicas de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica porque se trata de ordenaciones permanentes de tráfico de carácter especial y ámbito territorial limitado en el que prevalece la regulación específica de la correspondiente ZBEDEP, que satisface las necesidades de especial protección para hacer frente a los problemas agravados de contaminación ambiental (Distrito Centro y Plaza Elíptica), y de ordenación del uso del espacio público en el caso de la ZBEDEP Distrito Centro.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo

DOC: 73 - [REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Reproduce alegaciones doc. 59

**RESPUESTA.** Remisión a respuesta alegaciones doc. 59

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

## DOC: 74 - ANFAC-ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE FABRICANTES DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES

227

### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  
[REDACTED]

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  
[REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Propone modificar el artículo 23 para permitir el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro a vehículos de servicios públicos con etiqueta C o B si se justifica la imposibilidad de usar alternativas más limpias. Propone modificar el artículo 181 para permitir la circulación de camiones CERO Emisiones de gran tonelaje en la M-30 y ZBEDEP Distrito Centro, compensando el sobrepeso de las baterías para incentivar la electrificación

En relación con la propuesta de modificar el artículo 23 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) con el fin de permitir el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro a vehículos de servicios públicos con clasificación ambiental C o B cuando se justifique la imposibilidad de utilizar alternativas más limpias, debe señalarse que el **artículo 23.3 d) 6º** y el **artículo 23.3 e) 1º** de la OMS recogen expresamente que pueden acceder a la ZBEDEP Distrito Centro:

- Los **vehículos de los servicios públicos esenciales**, incluyendo Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Policía Municipal, Agentes de Movilidad, Fuerzas Armadas, servicios de extinción de incendios, protección civil y salvamento, ambulancias, otros servicios de emergencias y la grúa municipal.
- Los **vehículos de servicios públicos básicos**, tales como limpieza viaria, recogida de residuos, mantenimiento y conservación de vías públicas, zonas verdes, instalaciones y patrimonio municipal, tanto si se prestan en gestión directa como indirecta.

La Ordenanza establece expresamente que todos estos vehículos pueden acceder con clasificación ambiental **CERO Emisiones, ECO o C**. Asimismo, admite el acceso de **vehículos con clasificación ambiental B** cuando el prestador del servicio **justifique la imposibilidad de realizarlo con un vehículo de categoría superior**, bien por encontrarse vinculado contractualmente durante la vigencia del contrato, bien por inexistencia de vehículos CERO, ECO o C adecuados para la prestación.

Además, el **artículo 23.3 e) 14.º** amplía esta previsión a los **vehículos especiales** incluidos en las categorías correspondientes del Reglamento General de Vehículos (RGV), siempre que cumplan las normas de gestión y dispongan de clasificación ambiental CERO Emisiones, ECO o C. Este precepto también extiende la habilitación a vehículos con clasificación ambiental **B** cuando el prestador del servicio **justifique la imposibilidad de realizarlo con un vehículo de categoría superior**, ya sea por vinculación contractual en vigor o por inexistencia de modelos disponibles en categorías CERO, ECO o C.

De este modo, la normativa vigente **ya recoge la cuestión planteada en la alegación**, permitiendo el acceso a vehículos de servicios públicos con etiqueta C o B cuando concurren las circunstancias justificativas señaladas. Procede, no obstante **valorar positivamente la alegación** presentada en el sentido señalado., pero como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo

En relación con las alegaciones formuladas por ANFAC sobre la necesidad de incrementar los pesos máximos autorizados para los vehículos CERO emisiones debido al peso de las baterías, se informa que la postura del Ayuntamiento de Madrid respecto a las masas y dimensiones establecidas en el proyecto de ordenanza están establecidas siguiendo los criterios establecidos por:

- Infraestructuras y Movilidad. Los informes emitidos por las áreas competentes en infraestructuras determinan el peso máximo que puede soportar el firme y las estructuras de la ciudad. Un incremento en la masa máxima autorizada, incluso justificado tecnológicamente, comprometería la durabilidad de la calzada y la estabilidad de determinadas obras de ingeniería civil urbana.

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

- Seguridad de Bomberos (carga de fuego). Es crítico el informe de los servicios de extinción de incendios respecto a la carga de fuego en túneles. El aumento de dimensiones y masas en vehículos pesados, sumado a la tecnología específica de las baterías, ha sido evaluado bajo estrictos protocolos de seguridad que impiden flexibilizar los límites en el entorno subterráneo de la ciudad.
- Policía Municipal (seguridad Vial). Los límites de dimensiones aseguran la maniobrabilidad necesaria en el centro histórico y evitan riesgos en entornos urbanos consolidados. Los informes de seguridad vial de la Policía Municipal consideran que mantener las dimensiones actuales es una "razón imperiosa de interés general" para garantizar la fluidez del tráfico y la protección de los usuarios de la vía.

Sobre la distribución de peso por eje, ANFAC alega que el mayor peso se distribuye entre más ejes para no dañar el firme; sin embargo, conforme a los informes mencionados, no se considera recomendable su modificación.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo

## DOC: 75 - [REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Reproduce alegaciones doc. 17

**RESPUESTA.** Remisión a respuesta alegaciones doc. 17

## DOC: 76 - [REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Reproduce alegaciones doc. 17

**RESPUESTA.** Remisión a respuesta alegaciones doc. 17

## DOC: 77 - [REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Ausencia de período transitorio para la entrada en vigor de las medidas restrictivas previstas en el Proyecto. Resto alegaciones: reproduce alegaciones DOC.31

### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

Las medidas recogidas en el presente Proyecto tienen por objeto introducir modificaciones en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) en los aspectos ya señalados. Sin embargo, dichas modificaciones no suponen una alteración sustancial del régimen vigente ni constituyen una innovación normativa de tal entidad que requiera la implantación de un período transitorio específico para garantizar su aplicación coherente y su plena efectividad.

Debe tenerse en cuenta que los períodos transitorios ya previstos en el propio instrumento normativo objeto de modificación —y cuya línea de continuidad, coherencia regulatoria y proporcionalidad se mantiene— han permitido armonizar las medidas propuestas con el interés público, así como facilitar la adecuada adaptación a la ordenación de la movilidad en la Ciudad de Madrid.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo

Resto alegaciones: remisión a respuesta alegaciones doc. 31.

**DOC: 78 -** [REDACTED]

---

**ALEGACIÓN.** Reproduce alegaciones DOC.14

**RESPUESTA.** Remisión a respuesta alegaciones doc. 14

**DOC: 79 -** [REDACTED]

---

**ALEGACIÓN.** Reproduce alegaciones DOC.14

**RESPUESTA.** Remisión a respuesta alegaciones doc. 14

**DOC: 80 -** [REDACTED]

---

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  
[REDACTED]

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  
[REDACTED]

ALEGACIÓN. Reproduce alegaciones DOC.14

RESPUESTA. Remisión a respuesta alegaciones doc. 14

DOC: 81 – [REDACTED]

ALEGACIÓN. Reproduce alegaciones DOC.14

RESPUESTA. Remisión a respuesta alegaciones doc. 14

DOC: 82 – [REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Omisión de medidas estructurales de gestión del tráfico y la vulneración del deber de buena administración

Pese a ser una ordenanza centrada en la movilidad y que busca reducir la contaminación derivada de emisiones, no se plantea ninguna medida para solucionar los atascos crónicos que sufre el municipio desde hace décadas en las horas punta de los días laborables. Resto alegaciones: reproduce alegaciones DOC.17

**RESPUESTA.** La referencia a estas situaciones no deseables es perfectamente comprensible; sin embargo, no se circunscribe exclusivamente a los objetivos que persigue la norma cuya modificación se aborda. Se trata de un ámbito complejo que constituye un reto de primer orden para una ciudad como Madrid y que exige la puesta en marcha de distintas políticas públicas, que incluyen no solo la regulación de la movilidad, sino también actuaciones en materia de infraestructuras y transporte público.

Estas medidas contribuyen a garantizar los derechos de la ciudadanía y, al mismo tiempo, a fomentar una mayor conciencia social sobre la consecución de los objetivos de sostenibilidad y mejora del bienestar urbano, haciendo a los ciudadanos partícipes en el diseño de las soluciones más adecuadas.

En todo caso, debe resaltarse el impacto positivo que la política medioambiental municipal —y, en particular, la existencia de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) y del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER)— produce sobre la reducción de la saturación de vehículos a motor en las vías urbanas. Dichos efectos han sido objeto de análisis específico y se encuentran recogidos en las conclusiones de los estudios técnicos incorporados al expediente normativo.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  
[REDACTED]

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  
[REDACTED]

Resto alegaciones: remisión a respuesta alegaciones doc. 17.

## DOC: 83 - [REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Omisión de medidas estructurales de gestión del tráfico y la vulneración del deber de buena administración

Pese a ser una ordenanza centrada en la movilidad y que busca reducir la contaminación derivada de emisiones, no se plantea ninguna media para solucionar los atascos crónicos que sufre el municipio desde hace décadas en las horas punta de los días laborables. Resto alegaciones: reproduce alegaciones DOC.17

**RESPUESTA.** La referencia a estas situaciones no deseables es perfectamente comprensible; sin embargo, no se circunscribe exclusivamente a los objetivos que persigue la norma cuya modificación se aborda. Se trata de un ámbito complejo que constituye un reto de primer orden para una ciudad como Madrid y que exige la puesta en marcha de distintas políticas públicas, que incluyen no solo la regulación de la movilidad, sino también actuaciones en materia de infraestructuras y transporte público.

Estas medidas contribuyen a garantizar los derechos de la ciudadanía y, al mismo tiempo, a fomentar una mayor conciencia social sobre la consecución de los objetivos de sostenibilidad y mejora del bienestar urbano, haciendo a los ciudadanos partícipes en el diseño de las soluciones más adecuadas.

En todo caso, debe resaltarse el impacto positivo que la política medioambiental municipal —y, en particular, la existencia de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) y del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER)— produce sobre la reducción de la saturación de vehículos a motor en las vías urbanas. Dichos efectos han sido objeto de análisis específico y se encuentran recogidos en las conclusiones de los estudios técnicos incorporados al expediente normativo.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo

Resto alegaciones: remisión a respuesta alegaciones doc. 17.

## DOC: 84 – [REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Vulneración del principio de confianza legítima, buena fe institucional e incumplimiento del compromiso electoral expreso Resto alegaciones: reproduce alegaciones DOC. 85

### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  
[REDACTED]

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  
[REDACTED]

**RESPUESTA.** En relación con la alegación formulada sobre la vulneración del principio de confianza legítima, debe señalarse que dicho principio, estrechamente vinculado al de seguridad jurídica, garantiza la interdicción de la arbitrariedad y exige la coherencia de la actuación administrativa, evitando generar confusión en los ciudadanos destinatarios y, en particular, impidiendo la creación de expectativas que puedan verse posteriormente frustradas.

En consecuencia, la invocación de una supuesta quiebra de este principio requiere necesariamente identificar el hecho o precepto jurídico que presuntamente generó la expectativa legítima y, de manera correlativa, el acto posterior que la habría vulnerado. Ambos elementos deben ser analizados de forma conjunta para determinar si concurre realmente la inconsistencia o incoherencia denunciada.

En el presente caso, y ante la ausencia de una relación directa de causalidad entre una actuación municipal concreta y la supuesta vulneración del principio de confianza legítima, puede afirmarse que los procesos normativos desarrollados por el Ayuntamiento de Madrid —en particular los relativos a la aprobación y modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible— se ajustan plenamente a la realidad social, a los estudios técnicos realizados para sustentar las políticas públicas y, al conjunto de normas aplicables en cada momento, con independencia de su rango u origen, así como al resto de la normativa municipal vigente.

*Respecto a la supuesta vulneración de compromisos electorales a la que alude el alegante, debe indicarse* que los compromisos electorales, en cuanto manifestaciones programáticas propias del debate político y democrático, **no constituyen instrumentos normativos**, ni generan por sí mismos derechos subjetivos exigibles por los ciudadanos desde el punto de vista jurídico. Su eficacia queda necesariamente supeditada al principio de legalidad y a la capacidad de la Administración para desarrollar políticas públicas dentro del marco jurídico vigente.


Asimismo, procede recordar que las declaraciones institucionales o de carácter electoral **no pueden prevalecer sobre las obligaciones legales** ni sobre los instrumentos jurídicos que rigen la actuación administrativa (ordenanzas, reglamentos, leyes sectoriales, planificación estratégica, etc.). Además, dichos compromisos están condicionados por factores sobrevenidos e imprevisibles en el momento de su formulación, tales como la disponibilidad presupuestaria, la evolución de la situación ambiental o la concurrencia de exigencias normativas superiores, circunstancias que pueden requerir ajustes en la acción municipal para garantizar la correcta satisfacción del interés general.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo

Resto alegaciones: remisión a respuesta alegaciones doc. 85.

**DOC: 85-** 

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  


Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  


**ALEGACIÓN. – Discriminación de los residentes en la ZBEDEP Distrito Centro y ZBEDEP Plaza Elíptica. Resto alegaciones: reproduce alegaciones DOC.104**

**RESPUESTA.** Las circunstancias de los **residentes** de Distrito Centro y Plaza Elíptica ya han sido tenidas en cuenta por la OMS mediante el régimen establecido en los arts. 23 y 24 del proyecto inicial de modificación de la OMS. El acceso de determinados vehículos sin distintivo ambiental – los declarados históricos y los destinados al traslado de personas con movilidad reducida– queda garantizado por lo establecido en los arts. 23 y 24 de la OMS en relación con la **ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica**, siempre y cuando se cumplan las condiciones establecidas.

Las restricciones generales establecidas para las ZBEDEP responden a objetivos de interés general vinculados a la protección de la salud pública, la mejora de la calidad del aire y la reducción de emisiones contaminantes, objetivos que no pueden quedar sin efecto por la concurrencia de intereses particulares, aun cuando su impacto ambiental individual pueda considerarse reducido. La eficacia de estas medidas exige una aplicación homogénea y coherente, evitando la creación de regímenes permanentes y diferenciados no previstos en la normativa vigente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo

Resto alegaciones: remisión a respuesta alegaciones doc. 104.


**DOC: 86 -** 


**ALEGACIÓN. – Discriminación de los residentes en la ZBEDEP Distrito Centro y ZBEDEP Plaza Elíptica. Resto alegaciones: reproduce alegaciones DOC.104**

**RESPUESTA.** Las circunstancias de los **residentes** de Distrito Centro y Plaza Elíptica ya han sido tenidas en cuenta por la OMS mediante el régimen establecido en el arts. 23 y 24 del proyecto inicial de modificación de la OMS. El acceso de determinados vehículos sin distintivo ambiental – los declarados históricos y los destinados al traslado de personas con movilidad reducida– queda garantizado por lo establecido en los arts. 23 y 24 de la OMS en relación con la **ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica**, siempre y cuando se cumplan las condiciones establecidas.

Las restricciones generales establecidas para las ZBEDEP responden a objetivos de interés general vinculados a la protección de la salud pública, la mejora de la calidad del aire y la reducción de emisiones contaminantes, objetivos que no pueden quedar sin efecto por la concurrencia de intereses particulares, aun cuando su impacto ambiental individual pueda considerarse reducido. La eficacia de estas medidas exige una aplicación homogénea y coherente, evitando la creación de regímenes permanentes y diferenciados no previstos en la normativa vigente.

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  


Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  


Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo

Resto alegaciones: remisión a respuesta alegaciones doc. 104.

**DOC: 87 –** [REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Se alega discriminación hacia los residentes del Distrito Centro por las restricciones de movilidad en comparación con otros distritos. Se alega la vulneración de derechos de personas vulnerables y enfermos de cáncer al no prever excepciones para sus necesidades de movilidad. Se alega falta de proporcionalidad en la norma y ausencia de alternativas o moratorias para enfermos y personas con movilidad reducida. Se alega la vulneración del principio de igualdad al no ofrecer alternativas a residentes enfermos mientras se conceden excepciones a colectivos comerciales.

**RESPUESTA.** Las circunstancias de los **residentes** de Distrito Centro ya han sido tenidas en cuenta por la OMS mediante el régimen establecido en el art. 23 del proyecto inicial de modificación de la OMS. El acceso de determinados vehículos sin distintivo ambiental – los declarados históricos y los destinados al traslado de personas con movilidad reducida– queda garantizado por lo establecido en el art. 23 de la OMS en relación con la **ZBEDEP Distrito Centro**, siempre y cuando se cumplan las condiciones establecidas.

Las restricciones generales establecidas para las ZBEDEP responden a objetivos de interés general vinculados a la protección de la salud pública, la mejora de la calidad del aire y la reducción de emisiones contaminantes, objetivos que no pueden quedar sin efecto por la concurrencia de intereses particulares, aun cuando su impacto ambiental individual pueda considerarse reducido. La eficacia de estas medidas exige una aplicación homogénea y coherente, evitando la creación de regímenes permanentes y diferenciados no previstos en la normativa vigente.

El acceso de determinados vehículos sin distintivo ambiental – los declarados históricos y los destinados al traslado de personas con movilidad reducida– queda garantizado por lo establecido en el art. 23 de la OMS en relación con la **ZBEDEP Distrito Centro**, siempre y cuando se cumplan las condiciones establecidas. Las circunstancias de los residentes de Distrito Centro ya han sido tenidas en cuenta por la OMS mediante el régimen establecido en el art. 23 del Ante proyecto de modificación de la OMS.

En relación con la alegada **vulneración de principios constitucionales**, en particular la referida al artículo 14 de la Constitución Española, que consagra el **principio de igualdad**, cabe indicar que este precepto prohíbe únicamente aquellas desigualdades que tengan su causa en discriminaciones de carácter personal o social, como el nacimiento, la raza, el sexo, la religión, la opinión o cualquier otra circunstancia personal o social.

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  
[REDACTED]

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  
[REDACTED]



Es evidente que este principio no impide que situaciones objetivamente distintas reciban un tratamiento diferente, siempre que dicho tratamiento no tenga una finalidad discriminatoria basada en las circunstancias mencionadas. Sostener lo contrario impediría a la Administración diferenciar entre situaciones de hecho diversas y, en la práctica, impediría la aplicación no solo de este régimen, sino del ordenamiento jurídico en su conjunto.

Las particularidades previstas en la Ordenanza objeto de modificación y en el proyecto inicial se basan exclusivamente en las situaciones de hecho que regulan, y no en condiciones personales o sociales de los ciudadanos afectados. Las particularidades previstas en la Ordenanza objeto de modificación y en el proyecto inicial se basan exclusivamente en las situaciones de hecho que regulan, y no en condiciones personales o sociales de los ciudadanos afectados. De hecho, con el objetivo de garantizar la calidad del aire y salvaguardar la salud de los ciudadanos, se establece un conjunto de restricciones específicas aplicables al acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de vehículos vinculados a actividades comerciales, incluso en el caso de aquellos vehículos clasificados como menos contaminantes. Estas limitaciones responden a la necesidad de reducir las emisiones asociadas a los desplazamientos de carácter mercantil, especialmente en las franjas horarias de mayor concentración de tráfico, y no resultan exigibles a los residentes, cuyo derecho a la movilidad en su entorno inmediato debe preservarse. En paralelo, y con el fin de asegurar el adecuado abastecimiento y funcionamiento de las actividades económicas esenciales del área, se permite el acceso de vehículos industriales con distintivo ambiental CERO Emisiones, ECO o C pertenecientes a empresas y profesionales que desarrollen labores de prestación de servicios, entrega o recogida de suministros dentro de la ZBEDEP Distrito Centro. Este acceso se estructura conforme a un criterio de impacto ambiental decreciente, de manera que los vehículos CERO Emisiones pueden acceder durante las 24 horas del día; los vehículos con distintivo ECO, entre las 7:00 y las 21:00 horas; y los vehículos con distintivo C, entre las 7:00 y las 15:00 horas. Esta distribución horaria garantiza, de forma equilibrada, la protección de la salud pública, la reducción de emisiones y el mantenimiento de la actividad económica en condiciones sostenibles.

En relación con la solicitud de **excepciones para personas enfermas y moratorias para personas en situación de vulnerabilidad**, cabe señalar que, aunque el ámbito de aplicación se refiera a Madrid ZBE que no es objeto de la presente modificación normativa, cabe indicar lo siguiente:

1º La regulación de Madrid ZBE se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y 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, que las ZBE incluirán "prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos, según su potencial contaminante", empleando "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", regulando expresamente que *"las prohibiciones o restricciones de acceso afectarán prioritariamente a los vehículos con más potencial contaminante"*.

La clasificación ambiental "A" de los vehículos, según su potencial contaminante, que conforme al Anexo II.E del Reglamento General de Vehículos se refiere 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 O emisiones, ECO, C o B"*, es la categoría más contaminante y menos eficiente medioambientalmente.

Asimismo, la regulación de Madrid ZBE se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 16.4 segundo párrafo de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, que regula que las entidades locales, con el objeto de alcanzar los objetivos de dicha ley, "podrán adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, incluyendo restricciones a los vehículos más contaminantes".

2º El artículo 21.4 de la OMS regula la posibilidad de solicitar al órgano municipal competente en materia de gestión de permisos y control de accesos a Madrid ZBE, previa solicitud justificada de las personas interesadas formulada de acuerdo con lo establecido en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPAC), el acceso a Madrid ZBE de aquellos vehículos cuya necesidad de acceso se

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

justifique motivadamente con base en razones de interés general por motivos de seguridad, seguridad pública, salud pública, protección civil, así como para satisfacer una necesidad privada de carácter urgente, temporal e inaplazable por el tiempo imprescindible para su satisfacción.

Se trata de una autorización que pon carácter excepcional, que en caso de concederse debe adoptarse mediante resolución que tendrá una eficacia no superior al año natural sin perjuicio, en su caso, de futuras resoluciones.

El artículo 21.4 de la OMS regula, asimismo, la obligación de publicar en el BOCM y en el BOAM, así como electrónicamente las autorizaciones excepcionales concedidas.

3º A efectos informativos, se señala que entre los supuestos de autorizaciones excepcionales que podrían autorizarse en el caso de justificarse adecuadamente los requisitos anteriores, el Ayuntamiento de Madrid ha recogido en su portal web municipal, destinado a la información de Madrid ZBE, el trámite '**Madrid Zona de Bajas Emisiones. Solicitud de autorización excepcional**' dirigido a la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, en el que se facilita la información que debe adjuntarse a la solicitud, que deberá presentarse con antelación suficiente, que a continuación se reproduce: "*Solicitud de autorización excepcional por tratamiento en hospital*" en la que *deberá acreditar una cita para tratamiento médico en un hospital ubicado en el término municipal de Madrid (para el interesado o un familiar hasta segundo grado).*

La autorización para circular por Madrid ZBE no permite la circulación por las vías públicas de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica porque se trata de ordenaciones permanentes de tráfico de carácter especial y ámbito territorial limitado en el que prevalece la regulación específica de la correspondiente ZBEDEP, que satisface las necesidades de especial protección para hacer frente a los problemas agravados de contaminación ambiental (Distrito Centro y Plaza Elíptica), y de ordenación del uso del espacio público en el caso de la ZBEDEP Distrito Centro.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo

DOC: 88 - [REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Ausencia de período transitorio para la entrada en vigor de las medidas restrictivas previstas en el Proyecto. Resto alegaciones: reproduce alegaciones DOC.31

Las medidas recogidas en el presente Proyecto tienen por objeto introducir modificaciones en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) en los aspectos ya señalados. Sin embargo, dichas modificaciones no suponen una alteración sustancial del régimen vigente ni constituyen una innovación normativa de tal entidad que requiera la implantación de un período transitorio específico para garantizar su aplicación coherente y su plena efectividad.

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  
[REDACTED]

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  
[REDACTED]

Debe tenerse en cuenta que los períodos transitorios ya previstos en el propio instrumento normativo objeto de modificación —y cuya línea de continuidad, coherencia regulatoria y proporcionalidad se mantiene— han permitido armonizar las medidas propuestas con el interés público, así como facilitar la adecuada adaptación a la ordenación de la movilidad en la Ciudad de Madrid.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo

Resto alegaciones: remisión a respuesta alegaciones doc. 31.

**DOC: 89 -** [REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Ausencia de período transitorio para la entrada en vigor de las medidas restrictivas previstas en el Proyecto. Resto alegaciones: reproduce alegaciones DOC.31

Las medidas recogidas en el presente Proyecto tienen por objeto introducir modificaciones en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) en los aspectos ya señalados. Sin embargo, dichas modificaciones no suponen una alteración sustancial del régimen vigente ni constituyen una innovación normativa de tal entidad que requiera la implantación de un período transitorio específico para garantizar su aplicación coherente y su plena efectividad.

Debe tenerse en cuenta que los períodos transitorios ya previstos en el propio instrumento normativo objeto de modificación —y cuya línea de continuidad, coherencia regulatoria y proporcionalidad se mantiene— han permitido armonizar las medidas propuestas con el interés público, así como facilitar la adecuada adaptación a la ordenación de la movilidad en la Ciudad de Madrid.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo

Resto alegaciones: remisión a respuesta alegaciones doc. 31.

**DOC: 90 -** [REDACTED]

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



**ALEGACIÓN.** Ausencia de período transitorio para la entrada en vigor de las medidas restrictivas previstas en el Proyecto. Resto alegaciones: reproduce alegaciones DOC.31

Las medidas recogidas en el presente Proyecto tienen por objeto introducir modificaciones en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) en los aspectos ya señalados. Sin embargo, dichas modificaciones no suponen una alteración sustancial del régimen vigente ni constituyen una innovación normativa de tal entidad que requiera la implantación de un período transitorio específico para garantizar su aplicación coherente y su plena efectividad.

Debe tenerse en cuenta que los períodos transitorios ya previstos en el propio instrumento normativo objeto de modificación —y cuya línea de continuidad, coherencia regulatoria y proporcionalidad se mantiene— han permitido armonizar las medidas propuestas con el interés público, así como facilitar la adecuada adaptación a la ordenación de la movilidad en la Ciudad de Madrid.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo

Resto alegaciones: remisión a respuesta alegaciones doc. 31.

**DOC: 91 -** [REDACTED]

---

**ALEGACIÓN.** Reproduce alegaciones DOC.72

**RESPUESTA.** Remisión a respuesta alegaciones doc. 72

**DOC: 92 –** [REDACTED]

---

**ALEGACIÓN.** Reproduce alegaciones DOC.17

**RESPUESTA.** Remisión a respuesta alegaciones doc. 17

**DOC: 93 –** [REDACTED]

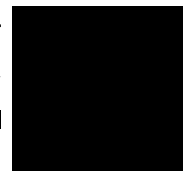
---

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



**ALEGACIÓN.** Omisión de medidas estructurales de gestión del tráfico y la vulneración del deber de buena administración

Pese a ser una ordenanza centrada en la movilidad y que busca reducir la contaminación derivada de emisiones, no se plantea ninguna medida para solucionar los atascos crónicos que sufre el municipio desde hace décadas en las horas punta de los días laborables. Resto alegaciones: reproduce alegaciones DOC.17

**RESPUESTA.** La referencia a estas situaciones no deseables es perfectamente comprensible; sin embargo, no se circunscribe exclusivamente a los objetivos que persigue la norma cuya modificación se aborda. Se trata de un ámbito complejo que constituye un reto de primer orden para una ciudad como Madrid y que exige la puesta en marcha de distintas políticas públicas, que incluyen no solo la regulación de la movilidad, sino también actuaciones en materia de infraestructuras y transporte público.

Estas medidas contribuyen a garantizar los derechos de la ciudadanía y, al mismo tiempo, a fomentar una mayor conciencia social sobre la consecución de los objetivos de sostenibilidad y mejora del bienestar urbano, haciendo a los ciudadanos partícipes en el diseño de las soluciones más adecuadas.

En todo caso, debe resaltarse el impacto positivo que la política medioambiental municipal —y, en particular, la existencia de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) y del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER)— produce sobre la reducción de la saturación de vehículos a motor en las vías urbanas. Dichos efectos han sido objeto de análisis específico y se encuentran recogidos en las conclusiones de los estudios técnicos incorporados al expediente normativo.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo

Resto alegaciones: remisión a respuesta alegaciones doc. 17.

**DOC: 94 -** [REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Propone ampliar el SER hasta la Avenida Buenos Aires con Arroyo del Olivar. Solicita que la ampliación del SER se base en límites naturales como parques en lugar de límites administrativos.

**RESPUESTA.** Las ampliaciones del SER previstas en el proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible tienen como finalidad reducir el uso indiscriminado del vehículo privado, fomentar modos de desplazamiento más sostenibles, y preservar las plazas de estacionamiento en vía pública para los residentes de cada barrio. De igual modo, persiguen garantizar una asignación equilibrada y racional del espacio de aparcamiento, favorecer una rotación adecuada y contribuir a la mejora de la calidad del aire mediante la disminución de emisiones contaminantes.

Para determinar dichas ampliaciones, se han llevado a cabo estudios de ocupación y rotación del estacionamiento, de los que se desprenden las necesidades reales existentes en materia de aparcamiento y las afecciones detectadas, especialmente en los barrios de San Diego, Numancia y Palomeras Bajas. Entre

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  
[REDACTED]

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  
[REDACTED]

las causas que justifican la ampliación en dichos ámbitos destacan la elevada presión de estacionamiento, las dificultades de los residentes para estacionar en horas punta, el efecto frontera con zonas ya reguladas, la insuficiencia de garajes en parte del parque residencial, la alta rotación vinculada a la actividad comercial y el incremento de infracciones por estacionamiento indebido constatado en los estudios realizados.

Debe señalarse que el ámbito territorial de estas ampliaciones no se delimita en función de límites administrativos, sino que se define atendiendo a criterios técnicos basados en la demanda real, la presión de estacionamiento y el déficit detectado, con el fin de establecer áreas homogéneas y coherentes con la problemática identificada.

En lo que respecta al ámbito concreto propuesto por el alegante —**el entorno de la intersección de la avenida de Buenos Aires con la calle Arroyo del Olivar**—, se indica que, según el análisis de los estudios realizados, dicho ámbito no presenta en la actualidad características que justifiquen la implantación del SER. Los indicadores de presión, rotación y afección al estacionamiento residencial en esta zona no alcanzan, en la actualidad, los niveles que motivan las ampliaciones contempladas en el proyecto.

Asimismo, se recuerda que el apartado segundo de la Disposición Transitoria Quinta del proyecto inicial de modificación de la OMS establece que la implantación efectiva del SER deberá realizarse antes del 31 de diciembre de 2035, siendo necesario para ello el acuerdo previo favorable de la Junta Municipal de Distrito correspondiente, así como la consulta previa a los vecinos y asociaciones vecinales afectadas.


Por todo lo anterior, procede desestimar la alegación presentada, al no concurrir motivos que justifiquen modificación alguna del proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible.


**DOC: 95 -** 

**ALEGACIÓN.** Solicita retirar la prohibición total y permanente para vehículos sin distintivo (A), por ser desproporcionada, injustificada, e invadir normativas superiores. Alega que el proyecto es desproporcionado e incumple la compatibilidad de derechos al imponer restricciones excesivas no justificadas por la mejora de la calidad del aire. Alega que la prohibición total y permanente de circulación es un abuso normativo que excede la 'restricción' permitida por la ley y contradice las homologaciones de vehículos. Aporta datos de contaminación para demostrar que las prohibiciones permanentes son desproporcionadas y solicita que se sustituyan por restricciones temporales y localizadas.

**RESPUESTA.** No es procedente, como sugiere el alegante, la evaluación de la flexibilización solicitada **en relación con los vehículos sin clasificación ambiental, debido a** que es incompatible con el espíritu de la normativa aplicable, ya que podría dar lugar a patrones nocivos de **regresión medioambiental**,

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  


Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  


contrarios al principio que prohíbe a cualquier Administración Pública disminuir o hacer menos efectivos los logros ya alcanzados en materia de protección medioambiental, cuando ello no responda a una necesidad absolutamente justificada.

El acceso de determinados vehículos sin distintivo ambiental – los declarados históricos y los destinados al traslado de personas con movilidad reducida– queda garantizado por lo establecido en el art. 23 de la OMS en relación con la **ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica**, siempre y cuando se cumplan las condiciones establecidas.

A su vez, **aunque el ámbito de aplicación se refiera a Madrid ZBE que no es objeto de la presente modificación normativa, el acceso a determinados vehículos queda garantizado, entre otros**, con el régimen establecido Acuerdo de 29 de diciembre de 2025, de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, por el que se avoca la competencia para **prorrogar el período de aviso** de las cámaras con lector OCR y los dispositivos foto rojo para el control de “Madrid Zona de Bajas Emisiones (ZBE)”, respecto de los vehículos con clasificación ambiental “A” que no se han beneficiado de los cuatro períodos de aviso previos y se establecen determinadas excepciones en materia de estacionamiento en Madrid ZBE.

El citado acuerdo, tal y como señala expresamente, fundamenta la prórroga del período de aviso en que existen razones sociales que aconsejan su ampliación de su período de aviso y que dicha ampliación se realice por la propia Junta de Gobierno, a fin de reforzar la información y sensibilización ciudadana.

A su vez, **las ZBEs no restringen la opción que tienen los propietarios de los vehículos de acceder a una diferente categoría de clasificación ambiental a través de la reforma del vehículo**. Existe un procedimiento reglado, recogido en el Real Decreto 866/2010, de 2 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos, para que un vehículo pueda ser modificado con respecto a las condiciones presentadas por su fabricante para obtener la homologación de tipo y para que, en su caso, acceda a la categoría de clasificación ambiental que corresponda. En caso de que así sea, el acceso a las ZBEDEP no distingue entre los vehículos que hayan accedido a una determinada categoría de clasificación ambiental de manera directa, por la homologación del fabricante, o en un momento posterior, a través del procedimiento de reforma.

Por otra parte, el establecimiento de regímenes especiales de exención redundaría en una imposibilidad real para el establecimiento de un régimen que pretende ser general, en una ciudad que por volumen de población presenta una casuística particularmente amplia, y en la que existen colectivos que pueden enfrentarse a otras dificultades igualmente perentorias.

Dichas restricciones se justifican por razones imperiosas de interés general, orientadas a la protección de la salud humana y del medio ambiente urbano, así como por la necesidad de ordenar un espacio público limitado, especialmente en el centro de la ciudad, donde convergen demandas de uso especialmente intensas y diversas. La **extinción de los plazos transitorios** contemplados en la disposición transitoria tercera de la OMS, modificada por la Ordenanza 10/2021, **justifica la citada revisión** de las restricciones y prohibiciones de acceso previa modificación de la OMS, concretamente su artículo 23 en lo que a la ZBEDEP Distrito Centro se refiere.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

#### Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

**Alegación.** Alega que la ordenanza viola la seguridad jurídica y que el sistema de distintivos de la DGT no está homologado a nivel europeo, causando perjuicios. Sostiene que las medidas no son proporcionales ni se limitan al ámbito territorial imprescindible, contradiciendo la justificación de la ordenanza.

**RESPUESTA.** Desde una perspectiva técnico-normativa, el uso de los distintivos ambientales de la DGT como criterio para la gestión de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) está **plenamente respaldado por la legislación nacional y europea**, y responde a criterios de eficiencia, operatividad y coherencia regulatoria. El sistema de distintivos ambientales de la DGT se fundamenta en:

- **Ley 34/2007, de calidad del aire y protección de la atmósfera**, que habilita a las administraciones públicas a adoptar medidas para reducir la contaminación atmosférica, incluyendo restricciones de tráfico basadas en criterios técnicos.
- **Real Decreto 1052/2022**, que regula las ZBE y establece que los municipios pueden utilizar el etiquetado ambiental como herramienta para aplicar restricciones de acceso y circulación.
- **Real Decreto Legislativo 6/2015**, que permite adoptar restricciones por motivos medioambientales, incluyendo la prohibición total o parcial de acceso a determinadas vías.
- **Ley 7/2021, de cambio climático y transición energética**, que obliga a los municipios de más de 50.000 habitantes a establecer ZBE antes de 2023, y establece medidas de transición justa.

Además, el sistema de etiquetado está alineado con:

- **Directiva (UE) 2024/2881**, que establece valores límite de calidad del aire y obliga a los Estados miembros a adoptar planes de acción inmediatos en caso de superación.
- **Reglamento (UE) 2019/631**, que regula las emisiones de CO<sub>2</sub> de vehículos nuevos y establece objetivos de reducción progresiva.

Desde el punto de vista técnico y ambiental, representa una herramienta eficaz, homogénea y operativa para aplicar políticas de mejora de la calidad del aire en entornos urbanos como Madrid y en especial para las Zonas de Bajas Emisiones (ZBEs). Su uso responde a criterios de eficiencia regulatoria, trazabilidad administrativa y alineación con las normativas europeas y nacionales.

Además, el etiquetado actúa como un instrumento de política pública para fomentar la transición hacia tecnologías más limpias y a un cambio de movilidad más sostenible. Aunque la renovación anticipada de vehículos plantea retos sociales, también contribuye a reducir las emisiones de forma significativa, especialmente en zonas con alta densidad de tráfico y consecuentemente a mejorar la calidad del aire.

En conclusión, aunque es necesario seguir perfeccionando el sistema de etiquetado ambiental, **es una herramienta válida y legalmente respaldada** para aplicar políticas de mejora de la calidad del aire. Su uso para la gestión de las ZBEs está justificado por razones técnicas, operativas y normativas

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**ALEGACIÓN.** Se solicita la retirada, en el artículo 15 de la OMS, del sistema foto-rojo, así como de cualquier otro dispositivo inválido con fin sancionador en materia de tráfico y seguridad vial.

**RESPUESTA.** La alegación se refiere a lo establecido en el artículo 15.1.d) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 (en adelante, OMS), en su redacción dada por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por el que se prevé la posibilidad de que el Ayuntamiento de Madrid pueda emplear

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

medios técnicos automatizados para la vigilancia de la circulación y el estacionamiento, así como para la denuncia automatizada de las infracciones que se cometan utilizando, entre otros, el sistema denominado "foto-rojo".

La alegación debe ser desestimada porque se refiere a una regulación sustantiva, contenida en el artículo 15.1 de la OMS, que no es objeto de modificación en el Proyecto de ordenanza aprobado inicialmente y sometido a información pública mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid de fecha 11 de diciembre de 2025.

Sin perjuicio de ello, se ofrece respuesta motivada sobre los siguientes hechos:

1º) El artículo 15.1 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, en su vigente redacción dada por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre por la que se modifique, es firme, tras la revisión judicial por el Tribunal Superior de justicia de Madrid. La regulación del artículo 15.1 de la OMS se ajusta, por tanto, plenamente a la legalidad vigente, tal y como resulta del control judicial del TSJM.

2º) La jurisprudencia citada en el escrito de alegaciones no determina la invalidez de los dispositivos foto-rojos para la detección de infracciones de tráfico. La jurisprudencia del Tribunal Supremo citada en la alegación, consistente en sendas sentencias que resuelven recursos extraordinarios en interés de ley, no niegan que la imagen captada por un dispositivo sea un medio de prueba válido para sancionar.

3º) La utilización por el Ayuntamiento de Madrid de los dispositivos foto-rojo se ajusta estrictamente a la normativa legal y reglamentaria aplicable:

a) En la detección de las infracciones de cruce de semáforo en rojo, tipificada como infracción grave por el artículo 76.K) 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 (en adelante, LTSV), la utilización de los dispositivos foto-rojo se adecúa a lo previsto en el artículo 83.2 de la LTSV, así como a la jurisprudencia del Tribunal Supremo.

b) En la detección de las infracciones por circular incumpliendo las restricciones de circulación de las Zonas de Bajas Emisiones, tipificada en el artículo 76.z.3) de la LTSV, solo se emplean los citados dispositivos en su función de cámara con lector de matrículas, por lo que no lleva a cabo medición de intensidad lumínica del semáforo sujeta a control metrológico, dado que para la constancia de la conducta infractora no resulta necesaria la medición de cierto parámetro.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 15.2 de la OMS, las imágenes, y en su caso vídeos, captados por estos medios se emplearán como medio probatorio en la denuncia, automatizada o personal, de las infracciones.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**ALEGACIÓN. Se solicita la retirada total del artículo 235 de la OMS sobre la "inmovilización por superación de los niveles máximos permitidos de emisión de gases y humos por la ordenanza en materia de calidad del aire", argumentando que es una competencia exclusiva de las ITV.**

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

**RESPUESTA.** La alegación se refiere a lo establecido en el artículo 235.1.l) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 (en adelante, OMS), en su redacción dada por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por el que se prevé la posibilidad de que los agentes de la Policía Municipal y los Agentes de Movilidad encargados de la vigilancia del tráfico, puedan *“inmovilizar toda clase de vehículos cuando proceda por superación de los niveles máximos permitidos de emisión de gases y humos por la ordenanza en materia de calidad del aire, conforme a lo dispuesto en el artículo 41.1.ª.b) de la LCREM, hasta tanto no sean subsanadas las causas del incumplimiento de dichos niveles”*.

La alegación debe ser desestimada porque se refiere a una regulación sustantiva, contenida en el artículo 235 de la OMS, que no es objeto de modificación en el Proyecto de ordenanza aprobado inicialmente y sometido a información pública mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid de fecha 11 de diciembre de 2025.

Sin perjuicio de ello, se ofrece respuesta motivada sobre los siguientes hechos:

1º El artículo 12.5 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, prohíbe la emisión de perturbaciones electromagnéticas, ruidos, gases y otros contaminantes en las vías objeto de dicha ley, en los términos que reglamentariamente se determine.

Por su parte el artículo 12.7 de la LTSV prohíbe la circulación de los vehículos con niveles de emisión de ruido superiores a los reglamentariamente establecidos, emitiendo gases o humos en valores superiores a los límites establecidos, y de los vehículos que hayan sido objeto de una reforma de importancia no autorizada, obligando a todos los conductores de vehículos a colaborar en las pruebas reglamentarias de detección que permitan comprobar las posibles deficiencias indicadas.

2º En lo relativo a la inmovilización, el artículo 104.1.h) de la LTSV habilita a los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas a la inmovilización del vehículo, como consecuencia de presuntas infracciones a lo dispuesto en esta ley, cuando el *“vehículo supere los niveles de gases, humos y ruido permitidos reglamentariamente según el tipo de vehículo”*.

Por su parte, la legislación especial de régimen local de la ciudad de Madrid regula que, 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 la Ordenanza municipal de Movilidad Sostenible, puede adoptar de conformidad con lo previsto en el artículo 41.1º de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM), observando el principio de proporcionalidad, diferentes medidas cautelares, entre las que se encuentra la inmovilización de toda clase de vehículos, cuando se dé alguno de los supuestos que se relacionan, entre los que se recoge, en el apartado b), la *“superación de los niveles máximos permitidos de emisión de gases, humos y ruidos permitidos por las ordenanzas municipales según el tipo de vehículo, hasta tanto no sean subsanadas las causas del incumplimiento de dichos niveles”*.

Por lo tanto, el Ayuntamiento de Madrid dispone de habilitación legal expresa que le permite inmovilizar, de forma cautelar, cualquier clase de vehículo que supere los niveles máximos permitidos de emisión de gases, humos y ruidos permitidos por las ordenanzas municipales según el tipo de vehículo, hasta tanto no sean subsanadas las causas del incumplimiento de dichos niveles.

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

3º En lo relativo a la retirada y depósito del vehículo, el artículo 105.1 apartados c) y d) de la LTSV, habilita a la autoridad encargada de la gestión del tráfico para 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 siguientes casos:

*“c) Cuando, procediendo legalmente la inmovilización del vehículo, no hubiere lugar adecuado para practicarla sin obstaculizar la circulación de vehículos o personas.*

*d) Cuando, inmovilizado un vehículo de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 104, no cesasen las causas que motivaron la inmovilización”.*

Por su parte, el artículo 41.2º de la LCREM habilita al Ayuntamiento de Madrid, cuando así lo demande la seguridad vial y la efectividad de la ordenación del uso de las vías y los espacios públicos, en los términos regulados por Ordenanza municipal de Movilidad Sostenible, puede adoptar, observando el principio de proporcionalidad, la medida cautelar de la “retirada de toda clase de vehículos y su posterior depósito en las dependencias habilitadas al efecto, en los siguientes supuestos:

*a) Cuando obstaculicen o dificulten la circulación.*

*b) Cuando pongan en peligro la circulación o supongan un riesgo para las personas o los bienes”.*

4º La regulación del artículo 235.1.1) de la OMS se adoptó en virtud del 41.1º.b) de la LCREM. En virtud de este último precepto legal el Ayuntamiento de Madrid ha completado lo previsto en el artículo 235.1.1) de la OMS de 5 de octubre de 2018, mediante el artículo 31 de la Ordenanza 4/2021, de 30 de marzo, de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS), que regula la “inmovilización, retirada y depósito de vehículos”.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo

**ALEGACIÓN.** Pide retirar la autorización para destruir vehículos en CATV por motivos de estacionamiento, considerándolo una expropiación o acto confiscatorio.

**RESPUESTA.** En relación a la consideración de la destrucción de vehículos como una expropiación, cabe señalar que, tal y como se establece en el artículo 1 de la Ley de 16 de diciembre de 1954 sobre expropiación forzosa, se entenderá por expropiación cualquier forma de privación singular de la propiedad privada o de derechos o intereses patrimoniales legítimos, cualesquiera que fueren las personas o Entidades a que pertenezcan, acordada imperativamente, ya implique venta, permuta, censo, arrendamiento, ocupación temporal o mera cesación de su ejercicio. La ordenanza no pretende privar de la propiedad a los propietarios de los vehículos de categoría de clasificación ambiental A, que es a los que se restringe el acceso a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) sino que únicamente limita su utilización dentro de dichas zonas, pudiendo sus propietarios disponer de ellos para la finalidad que deseen o para realizar los negocios jurídicos con tales vehículos que consideren oportunos. Por tanto, no cabe aceptar la solicitud de retirada la autorización para destruir vehículos en CATV por motivos de estacionamiento, considerándolo una expropiación o acto confiscatorio cuando no se produce ninguna acción sobre la propiedad privada de los vehículos que se vean afectados por las restricciones.

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59

Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51

Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

A su vez, la **prohibición de circulación de los vehículos sin etiqueta ambiental** no restringe la opción que tienen los propietarios de los vehículos de acceder a una diferente categoría de clasificación ambiental a través de la reforma del vehículo, tal y como se ha puesto de manifiesto anteriormente. Existe un procedimiento reglado, recogido en el Real Decreto 866/2010, de 2 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos, para que un vehículo pueda ser modificado con respecto a las condiciones presentadas por su fabricante para obtener la homologación de tipo y para que, en su caso, acceda a la categoría de clasificación ambiental que corresponda. En caso de que así sea, el acceso a las ZBEDEP no distingue entre los vehículos que hayan accedido a una determinada categoría de clasificación ambiental de manera directa, por la homologación del fabricante, o en un momento posterior, a través del procedimiento de reforma.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**ALEGACIÓN.** Solicita la nulidad del procedimiento por incumplir los plazos legales de información pública, al computarse en días naturales en lugar de hábiles.

**RESPUESTA.** Respecto a lo alegado sobre el **incumplimiento del plazo legal de información pública**, por lo que se refiere a la naturaleza de los días integrantes del plazo en el trámite de información pública, la habilitación legal requerida por el artículo 30.2 de la indicada LPAC en relación con los plazos expresados en **días naturales** viene dada por lo dispuesto a su vez por el artículo 48 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid. Se desestima la alegación, porque el trámite de información pública se ha ajustado al plazo mínimo legalmente establecido en el artículo 48 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM), que es la norma legal que, con carácter especial, regula el procedimiento de elaboración y aprobación de ordenanzas en el Ayuntamiento de Madrid que son normas reglamentarias cuya aprobación compete al Pleno del Ayuntamiento de Madrid, tal y como se hizo constar en el Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, de 11 de diciembre de 2025, por el que se acuerda aprobar el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 y la “apertura de un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales” (BOCM nº 298 de 15 de diciembre de 2025, página 199). Consecuentemente, la Resolución referenciada fue publicada en los Boletines Oficiales de la Comunidad de Madrid y del Ayuntamiento de Madrid de 15 de diciembre de 2025, el plazo de presentación de alegaciones debía extenderse desde el día siguiente a tal publicación, 16 de diciembre de 2025 (día primero) y el 14 de enero de 2026 (día trigésimo), ambos inclusive.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**ALEGACIÓN.** Pide paralizar la compra de señales viales por la inseguridad jurídica creada por las anulaciones judiciales de las ZBE y la práctica del Ayuntamiento de eludir sentencias.

**RESPUESTA.** Respecto a la **solicitud de paralizar la compra de señales para las ZBE** hasta que el Tribunal Supremo se pronuncie sobre su legalidad, para evitar un gasto público irresponsable, cabe señalar que el principal pronunciamiento jurisdiccional que afecta de manera directa a la OMS, en su redacción actualmente vigente, es la Sentencia de 17/09/2024 del Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM), sobre la que procede subrayar que no ha adquirido

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

firmeza. A su vez, indicar que el Ayuntamiento de Madrid ha interpuesto el correspondiente recurso de casación contra dicho pronunciamiento, cuya admisión aún está pendiente de resolución en el Tribunal Supremo. Además, el TSJM ha denegado expresamente la ejecución provisional de la sentencia, por lo que el régimen jurídico vigente, incluido el funcionamiento de las ZBEDEP, mantiene **plena eficacia**, sin que las conclusiones del procedimiento jurisdiccional invocado anulen ni deslegitimen la existencia de dichas zonas ni las obligaciones asociadas a su correcta implantación.

En este contexto, la señalización de las ZBE constituye un **elemento imprescindible para su validez, eficacia y seguridad jurídica**, de conformidad con lo dispuesto en el **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 deberán señalizarse de forma clara en sus puntos de acceso mediante la señal regulada en la **Instrucción MOV 21/3, aprobada por la Dirección General de Tráfico**

*La falta de señalización adecuada podría generar incertidumbre en los conductores, propiciar incumplimientos involuntarios y comprometer la eficacia del régimen de acceso regulado, lo que supondría un riesgo evidente para la seguridad jurídica, la correcta gestión administrativa y, en última instancia, para la validez de los procedimientos sancionadores que pudieran derivarse. En este sentido, la instalación de señalización no constituye una actuación discrecional ni anticipatoria respecto del resultado del procedimiento judicial pendiente, sino una obligación derivada del mantenimiento de un régimen regulatorio plenamente operativo mientras no sea invalidado de manera firme por resolución judicial.*

*Debe añadirse que la adopción de medidas necesarias para garantizar el cumplimiento de una norma vigente no puede considerarse un uso inadecuado o irresponsable de recursos públicos, en tanto se destina a asegurar la eficacia de un marco regulatorio que actualmente rige en la ciudad y cuya inaplicación podría generar perjuicios económicos y organizativos de mayor entidad. Por el contrario, la ausencia de señalización o su retirada prematura podría ocasionar reclamaciones, anulaciones de sanciones, pérdida de eficacia del sistema y un deterioro significativo del interés público, lo que justificaría plenamente la continuidad de las actuaciones necesarias para el funcionamiento ordinario de las ZBEDEP.*

Por todo ello, **no procede acceder a la paralización solicitada**, al no concurrir causa legal que lo justifique y resultar necesaria la adquisición de la señalización para garantizar la correcta aplicación de la normativa vigente y el cumplimiento de los principios de seguridad vial, información a la ciudadanía y buena administración.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**ALEGACIÓN.** Se opone a la ampliación del SER por considerarla injustificada, discriminatoria y un peaje encubierto, proponiendo su reducción a zonas con acuerdo vecinal.

**RESPUESTA.** La ampliación del horario del SER a **noches, fines de semana completos y festivos**, prevista en el proyecto inicial de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, en el **apartado 10 del artículo 49, no implica su aplicación automática** en todo el ámbito territorial del Estacionamiento Regulado. (AER)

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

Cualquier ampliación horaria de dicho servicio queda **supeditada al previo informe favorable del órgano competente en materia de gestión del estacionamiento regulado**, pudiendo acordarse únicamente para **zonas concretas del AER** que presenten **una elevada demanda de estacionamiento en horarios distintos de los generales**, motivada por la existencia de actividades **comerciales, culturales, deportivas, de ocio o turísticas** que así lo justifiquen.

La ampliación del horario del estacionamiento regulado tendrá carácter **excepcional y temporal**, pudiendo establecerse, **como máximo**:

- Desde las **09:00 h** hasta las **06:00 h del día siguiente**,
- En días **laborables o festivos**,
- Siempre previa **solicitud debidamente motivada**,
- Y avalada mediante **informe de la Junta o Juntas Municipales de Distrito afectadas**.

El horario extendido únicamente podrá **mantenerse durante el tiempo estrictamente necesario** para atender el **motivo de interés general** que haya dado lugar a la solicitud.

El acuerdo o decreto que, en su caso, autorice la ampliación horaria deberá indicar de manera expresa:

- El **ámbito geográfico** afectado.
- El **periodo temporal** concreto de aplicación.
- Las **condiciones específicas** que resulten exigibles en la zona durante la ampliación.

Tal y como señala el **Estudio de impacto económico de la ampliación del AER y la inclusión de nuevos horarios de regulación en la nueva ordenanza de movilidad del Ayuntamiento de Madrid**, –que forma parte del expediente de aprobación del proyecto inicial de modificación de la OMS y de la documentación disponible en el trámite de información pública a efectos de la presentación de alegaciones–, **la delimitación de estas zonas de horario extendido trae causa en la celebración de eventos y espectáculos deportivos y/o culturales, así como en la concentración de actividad comercial o de ocio que conllevan una afluencia relevante de personas que reducen significativamente la dotación de estacionamiento para los vehículos de los residentes.**

*Teniendo en cuenta las dificultades específicas que este tipo de actividades causan a los residentes y a las personas que acceden a la zona por otros motivos, la medida palía sustancialmente la reticencia que algunas personas pueden tener para vivir o desarrollar su actividad comercial habitual en estas zonas. En este sentido, la implantación del SER contribuye a mantener un equilibrio económico de la actividad habitual al posibilitar, por un lado, que los clientes sigan accediendo a los servicios de la zona sin temor a no disponer de estacionamiento y, por otra, que se produzca una fuga de residentes consumidores que puedan considerar las molestias que les supone la celebración de este tipo de eventos y/o concentración de actividad comercial, cultural, deportiva o de ocio como elemento coadyuvante para considerar su traslado a otras ubicaciones, con el consiguiente efecto sobre una serie de actividades comerciales ya implantadas.*

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

*Esta medida es igualmente beneficiosa en relación con la estabilización de los precios de las viviendas y locales de la zona, que podrían experimentar fluctuaciones debidas a estas condiciones.*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**ALEGACIÓN.** Es improcedente usar una directiva europea no transpuesta para justificar las medidas y que su aplicación debe respetar los derechos fundamentales.

**RESPUESTA.** En relación con lo alegado sobre la transposición de la Directiva 2024/2881, cabe señalar que esta disposición tiene prevista su entrada en vigor el 12 de diciembre de 2026, momento a partir del cual sus disposiciones serán plenamente eficaces, con independencia de que, a la fecha de la presente contestación, aún no haya sido formalmente transpuesta al ordenamiento jurídico español. En este sentido, la Directiva 2024/2881 establece valores límite y objetivos de calidad del aire que deberán cumplirse a más tardar el 1 de enero de 2030., sin perjuicio de las posibles prórrogas contempladas por la propia normativa.

Es cierto que la Directiva aún no ha sido transpuesta al ordenamiento interno —proceso que debe completarse en los dos años siguientes a su publicación en el DOUE, producida el 11 de diciembre de 2024—. Debe señalarse, no obstante, que el órgano competente de la Administración General del Estado en materia de calidad del aire ya está trabajando en su transposición. Buena muestra de ello es que el 22 de enero de 2026 finalizó el proceso de información pública sobre el Proyecto de Real Decreto sobre la mejora de la calidad del aire ambiente).

Las Administraciones públicas españolas competentes, aun siendo conscientes de que la Directiva está pendiente de transposición y sujetas al instrumento normativo que finalmente se dicte, puedan planificar sus actuaciones conforme a sus prescripciones. En cualquier caso, el posible desfase temporal en la transposición —que no podrá verificarse hasta noviembre de 2026— no puede considerarse un motivo para dejar de planificar las actuaciones a implementar de acuerdo con lo dispuesto en la citada Directiva.

Por otra parte, aunque la normativa europea fija plazos máximos para cumplir los objetivos de calidad del aire, ello no impide adoptar medidas que permitan abordarlos con anticipación. Además, si las actuaciones correctoras se comenzaran a diseñar e implementar **en un horizonte temporal insuficiente**, resultaría imposible, en una ciudad del tamaño de Madrid, lograr los niveles exigidos dentro del plazo final. Conviene recordar que los límites fijados se refieren no al inicio de las medidas, sino a la plena consecución de los estándares de calidad del aire.

Finalmente, no procede estimar lo alegado respecto a la vulneración de la correcta transposición de la Directiva 2024/2881, toda vez que la **transposición de las directivas de la Unión Europea al ordenamiento jurídico español** corresponde exclusivamente a los **poderes públicos con competencia normativa**, esto es, al **Estado**, con carácter general, y, en su caso, a las **Comunidades Autónomas** cuando la materia afectada sea de su competencia, debiendo estas completar o desarrollar la normativa necesaria dentro de su ámbito competencial, **sin que las entidades locales tengan atribuida competencia alguna al respecto.**

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

A mayor abundamiento, según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE), “el Estado miembro que no haya adoptado dentro de plazo las medidas” impuestas por una Directiva, “no puede oponer a los particulares su propio incumplimiento de las obligaciones que la Directiva implica”. Y ello porque “el efecto útil” de las obligaciones impuestas a los Estados miembros por medio de una Directiva “quedaría debilitado si a los justiciables se les impidiera invocarlo ante los Tribunales y a éstos tenerlo en cuenta como elemento del Derecho comunitario”.

**En consecuencia, no se aprecia vulneración de la correcta transposición del Derecho de la Unión Europea**, sino una actuación plenamente alineada con los principios, obligaciones y exigencias establecidos por el marco normativo europeo en materia de calidad del aire. Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**ALEGACIÓN.** El sistema masivo de cámaras y sensores para el control del tráfico es desproporcionado y vulnera el derecho a la intimidad y la protección de datos.

**RESPUESTA.** En relación con lo alegado acerca de las **cámaras** para el control de las ZBEDEP, cabe señalar que tanto su número como su ubicación no son arbitrarios ni persiguen ningún objetivo de vigilancia más allá del control estricto de la regulación que ampara su instalación. En concreto, viene determinado por el número de vías de entrada a su área de extensión, con el fin de garantizar que todo acceso indebido es detectado, siendo materialmente imposible con ellas monitorizar los movimientos en el interior o exterior de las mismas. Su configuración y operación está regida por el interés superior de garantizar la privacidad de las personas y en cumplimiento estricto del Reglamento 2016/279 General de Protección de Datos de la Unión Europea y la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales. Se pueden consultar estas normas para conocer las medidas procedimentales e informáticas que cumple el servicio y el sistema, pero citaremos específica e ilustrativamente las siguientes:

- La ubicación y configuración de las cámaras persigue exclusivamente la captación de la imagen del tránsito del vehículo. El encuadre de la imagen evita captar imágenes de aceras o lugares sin interés.
- En la medida de lo posible, la imagen captada lo es siempre desde la parte trasera del vehículo, evitando mostrar la imagen del conductor o de otros individuos en su interior.
- Existe una validación humana de las imágenes que, entre otros objetivos, descarta imágenes que permitan reconocer personas.
- Las imágenes que no son parte de un expediente sancionador son borradas al mes de su obtención.

En cuanto a los datos obtenidos, más allá de las imágenes, el objetivo primero es determinar si el acceso está autorizado o no. No se obtiene más información a partir de las matrículas que la estrictamente necesaria para este fin. Cuando los datos van a ser objeto de explotación estadística, para caracterizar el parque circulante, observar la evolución del mismo o prever o medir la efectividad de cambios concretos en las restricciones, la matrícula es reemplazada por las características del vehículo que se obtienen fruto de los cruces con bases de datos externas al Ayuntamiento (típicamente la base de datos del Registro de Vehículos de la DGT) de modo que el conjunto de datos resultante no contiene ningún tipo de dato personal. Hay que subrayar en este sentido, al hilo del texto de la alegación, que la entidad “itinerario” no existe en el modelo de datos de la operación diaria del sistema para el control de accesos porque es irrelevante desde este punto de vista. Tampoco existe en la generación posterior de estadísticas, dado que la matrícula es eliminada del conjunto de datos antes de su explotación.

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

A su vez, se observan los requerimientos oportunos, que obligan además a una constante revisión y actualización de la legitimación, el objeto y finalidad del tratamiento, los plazos de destrucción, y el resto de los parámetros legales exigibles a efectos de garantizar el derecho de los interesados en materia de protección de datos de carácter personal.

Si bien en sus relaciones con los ciudadanos que tienen por objeto estas materias se incorporan, como es preceptivo, las leyendas en materia de protección de datos de carácter personal que incorporan la información relativa a las actividades de tratamiento indicadas y los cauces de ejercicio de derechos que son pertinentes, tanto la alegante como el resto de los ciudadanos pueden solicitar de manera permanente toda la información adicional que consideren de relevancia, tanto en virtud del mencionado ejercicio de derechos que prevén las normas invocadas, como a partir de las posibilidades que brindan tanto la Ley 19/2003, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, como la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y de Participación de la Comunidad de Madrid, si lo que se quiere conocer es la organización general del sistema de protección.

A mayor abundamiento sobre lo indicado, se significa igualmente que el proyecto inicial de Ordenanza objeto de las presentes alegaciones incorpora un informe específico del Delegado de Protección de Datos del Ayuntamiento de Madrid de fecha de 29/082025, que se encuentra a disposición de todos los interesados entre la documentación publicada en el presente trámite de información pública

Se indica igualmente que no se realizan tareas de videovigilancia en las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección, sino captaciones de matrículas, y que en todo caso las zonas en las que existen dispositivos que llevan a cabo tal función están convenientemente señalizadas.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

**ALEGACIÓN.** Solicita eliminar el carácter permanente (24/7) de las ZBEDEP de Plaza Elíptica y Centro, aceptando en su lugar restricciones puntuales y justificadas

**RESPUESTA.** En relación con la **solicitud de eliminación del carácter permanente (24/7) de las ZBEDEP de Plaza Elíptica y Distrito Centro**, aceptando en su lugar restricciones puntuales y justificadas, cabe señalar que esta medida no resulta eficaz ni compatible con el marco normativo vigente, por las siguientes razones:

- **Insuficiencia de las restricciones puntuales.** La experiencia acumulada y diversos estudios científicos han demostrado que las restricciones puntuales, activadas únicamente durante episodios críticos, no son suficientes para garantizar una mejora sostenida de la calidad del aire. Estos episodios suelen coincidir con condiciones meteorológicas adversas (como inversiones térmicas), que dificultan la dispersión de contaminantes, lo que exige medidas estructurales previas y no reactivas.

- **Incremento del riesgo sanitario** La ausencia de restricciones permanentes favorece la acumulación de contaminantes en el aire, lo que incrementa la frecuencia y duración de los episodios de alta contaminación. Esto obliga a activar medidas de emergencia de forma más continua, generando una mayor exposición de la población a niveles nocivos de NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> y otros contaminantes. Esta situación es especialmente grave para grupos vulnerables como niños, personas mayores y pacientes con enfermedades respiratorias.

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

- **Marco normativo aplicable:** El artículo 13 de la Directiva europea 2008/50/CE establece una obligación directa y objetiva en virtud de la cual los Estados miembros de la UE están obligados a asegurar que, en todas sus zonas y aglomeraciones, los niveles de dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>) no superan los valores límite establecidos en el anexo XI de la citada Directiva.

Entre las medidas normativas destinadas a mejorar la calidad del aire y, por ende, la salud de los ciudadanos y la calidad de vida urbana, destacan las zonas de bajas emisiones, cuya regulación constituye una obligación legal en todos los municipios españoles de más de 50.000 habitantes, de conformidad con el artículo 14.3.a) de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética. La implantación de las ZBEs se ha mostrado como una medida efectiva para mejorar la calidad del aire en las ciudades, garantizando el cumplimiento de las disposiciones comunitarias en la materia. Esto se ha evidenciado en la ciudad de Madrid, que durante los últimos tres años ha logrado cumplir con los valores límite de contaminantes del aire establecidos. Tal y como se señala en el Proyecto aprobado inicialmente, la ZBEDEP Distrito Centro encuentra su justificación en los problemas de contaminación ambiental, acústica y la elevadísima demanda de uso del espacio público en la zona centro de la ciudad, La ZBEDEP Plaza Elíptica destinada salvaguardar la protección de la 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, Un agravamiento de los registros de NO<sub>2</sub> en el Distrito Centro y en el entorno de la Plaza de Elíptica podría suponer un nuevo incumplimiento de la normativa comunitaria y nacional de calidad del aire.

- La medida solicitada es incompatible con el espíritu de la normativa aplicable, ya que, podría dar lugar incluso a patrones nocivos de regresión medioambiental, contrarios al principio que prohíbe a cualquier Administración Pública disminuir o hacer menos efectivos los logros ya alcanzados en materia de protección medioambiental, cuando ello no responda a una necesidad absolutamente justificada, situación que de acuerdo con lo argumentado no se puede entender que concurra en el presente supuesto. En el mismo sentido, debe recordarse que las medidas que el Ayuntamiento adopte no pueden consistir, ni en su totalidad ni parcialmente en una contravención del principio de no regresión ambiental, que proscribire la reversión de medidas ya instauradas y que hayan tenido unos efectos positivos en materia de protección medioambiental, cuando no existen razones justificadas que así lo aconsejen.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo

DOC: 96 - [REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Reproduce alegaciones DOC.14

**RESPUESTA.** Remisión a respuesta alegaciones doc. 14.

253

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

DOC: 97 - [REDACTED]

---

**ALEGACIÓN.** Reproduce alegaciones DOC.14

**RESPUESTA.** Remisión a respuesta alegaciones doc. 14.

DOC: 98 - [REDACTED]

---

**ALEGACIÓN.** Reproduce alegaciones DOC.14

**RESPUESTA.** Remisión a respuesta alegaciones doc. 14.

DOC: 99 - [REDACTED]

---

**ALEGACIÓN.** Reproduce alegaciones DOC.14

**RESPUESTA.** Remisión a respuesta alegaciones doc. 14.

DOC: 100 - [REDACTED] O

---

**ALEGACIÓN.** Reproduce alegaciones DOC.14

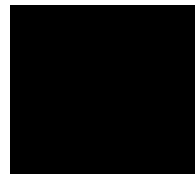
**RESPUESTA.** Remisión a respuesta alegaciones doc. 14.

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  
[REDACTED]

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  
[REDACTED]



DOC: 101 - [REDACTED]

---

**ALEGACIÓN.** Reproduce alegaciones DOC.14

**RESPUESTA.** Remisión a respuesta alegaciones doc. 14.

DOC: 102 - [REDACTED]

---

**ALEGACIÓN.** Reproduce alegaciones DOC.14

**RESPUESTA.** Remisión a respuesta alegaciones doc. 14.

DOC: 103 - [REDACTED]

---

**ALEGACIÓN.** Omisión de medidas estructurales de gestión del tráfico y la vulneración del deber de buena administración

Pese a ser una ordenanza centrada en la movilidad y que busca reducir la contaminación derivada de emisiones, no se plantea ninguna medida para solucionar los atascos crónicos que sufre el municipio desde hace décadas en las horas punta de los días laborables. Resto alegaciones: reproduce alegaciones DOC.17

**RESPUESTA.** La referencia a estas situaciones no deseables es perfectamente comprensible; sin embargo, no se circunscribe exclusivamente a los objetivos que persigue la norma cuya modificación se aborda. Se trata de un ámbito complejo que constituye un reto de primer orden para una ciudad como Madrid y que exige la puesta en marcha de distintas políticas públicas, que incluyen no solo la regulación de la movilidad, sino también actuaciones en materia de infraestructuras y transporte público.

Estas medidas contribuyen a garantizar los derechos de la ciudadanía y, al mismo tiempo, a fomentar una mayor conciencia social sobre la consecución de los objetivos de sostenibilidad y mejora del bienestar urbano, haciendo a los ciudadanos partícipes en el diseño de las soluciones más adecuadas.

En todo caso, debe resaltarse el impacto positivo que la política medioambiental municipal —y, en particular, la existencia de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) y del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER)— produce sobre la reducción de la saturación de vehículos a motor en

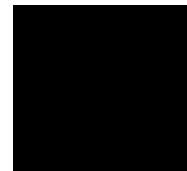
255

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



las vías urbanas. Dichos efectos han sido objeto de análisis específico y se encuentran recogidos en las conclusiones de los estudios técnicos incorporados al expediente normativo.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo

Resto alegaciones: remisión a respuesta alegaciones doc. 17.

## DOC: 104 - [REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Creación de espacios de estacionamiento para bicicletas. . Resto alegaciones: reproduce alegaciones doc. 65

**RESPUESTA.** La propuesta realizada excede del ámbito estricto de la gestión de la movilidad. Procede indicar que las unidades correspondientes del Ayuntamiento de Madrid, particularmente aquellos que tienen encomendada la planificación urbana, realizan una permanente observación de la distribución de los espacios, a efectos de la mejora y racionalización de su uso, de acuerdo con los procedimientos administrativos aplicables, y con sujeción a las prescripciones del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo

Resto alegaciones: remisión a respuesta alegaciones doc. 65.

## DOC: 105 - [REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Reproduce alegaciones doc. 17

**RESPUESTA.** Remisión a respuesta alegaciones doc. 17

## DOC: 106 - [REDACTED]

### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

**ALEGACIÓN.** Reproduce alegaciones doc. 17

**RESPUESTA.** Remisión a respuesta alegaciones doc. 17

## DOC: 107 - GREENPEACE ESPAÑA

---

**ALEGACIÓN.** Solicita la supresión de la moratoria de acceso a las ZBE para vehículos de residentes sin distintivo ambiental hasta el 31 de diciembre de 2026, manteniendo el calendario original de restricciones o, subsidiariamente, que se limite exclusivamente a casos de acreditada vulnerabilidad económica. El proyecto de modificación extiende el permiso de acceso a las ZBE para vehículos de residentes sin distintivo ambiental hasta el 31 de diciembre de 2026. No consta ningún informe técnico-científico que avale que la calidad del aire en Madrid ha mejorado hasta niveles que justifiquen relajar el calendario de restricciones originalmente aprobado en 2021. Al contrario, la evidencia científica y las nuevas directrices de la OMS (2021) y la Directiva europea que deberá ser traspuesta en 2026, exigen una mayor contundencia.

**RESPUESTA.** La alegación se refiere a la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, por las vías públicas urbanas de Madrid Zona de Bajas Emisiones (en adelante, Madrid ZBE), regulada el artículo 21.3 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 (en adelante, OMS), en su redacción dada por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre.

La alegación debe ser desestimada porque se refiere a una regulación sustantiva, contenida en el artículo 21.3 de la OMS, que no es objeto de modificación en el Proyecto de ordenanza aprobado inicialmente y sometido a información pública mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid de fecha 11 de diciembre de 2025.

Sin perjuicio de ello, se ofrece respuesta motivada sobre los siguientes hechos:

1º El Proyecto normativo motiva expresamente, en el apartado I (5) del Preámbulo, que la prohibición de circulación de vehículos "A" es firme desde la entrada en vigor de la OMS en 2018, y que la regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones (en adelante, Madrid ZBE) que dota a toda la población que se encuentre en la ciudad de una protección básica en todo el término municipal, satisfaciendo así el principio de igualdad en la protección de la salud y del derecho constitucional a un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, en la redacción dada por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre al artículo 21 de la OMS, es también firme.

2º Madrid ZBE es la zona de bajas emisiones que prohíbe el acceso y circulación por las vías públicas urbanas de la ciudad de Madrid a los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, por ser los de mayor potencial contaminante.

### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

La norma protege la salud de las personas frente a la mortalidad y las enfermedades que provoca y agrava la contaminación del aire, protege el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona en el medio ambiente urbano y permite cumplir la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire y de cambio climático, al reducir las emisiones que emiten al circular los vehículos a motor más contaminantes.

3º En el apartado II (9) del Preámbulo, el Proyecto normativo motiva la necesidad de la regulación de Madrid ZBE, porque que ha resultado esencial para que la ciudad de Madrid cumpla durante los ejercicios 2022, 2023 y 2024 los valores límites de dióxido de nitrógeno regulados en la Directiva 2008/50/CE, 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, por lo que resulta imprescindible su conservación.

4º La regulación de Madrid ZBE no es objeto de modificación por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la adaptación técnica del artículo 21.6 de la OMS, en cumplimiento de los principios de legalidad, tipicidad y jerarquía normativa, para adaptar su contenido al artículo 76.z3) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, introducido en la LTSV mediante la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, aprobada con posterioridad a la modificación de la OMS operada mediante la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, adoptada por imperativo legal tal y como se motiva en el apartado XIX letra f) del Preámbulo del Proyecto de ordenanza.

5º La regulación de Madrid ZBE se ha adoptado en ejercicio de las competencias atribuidas 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 Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid (LCREM y el segundo párrafo del artículo 16.4 de la Ley de calidad del aire y protección de la atmósfera, en cumplimiento de la obligación legal establecida por el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética y del artículo 5.2 segundo inciso del Real Decreto 1052/2022, al objeto de proteger el derecho a la vida y la integridad física, el derecho a la salud y la protección de la salud pública, y del derecho a disfrutar un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona.

6º La regulación de Madrid ZBE se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y 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, que las ZBE incluirán *“prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos, según su potencial contaminante”*, empleando *“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”*, regulando expresamente que *“las prohibiciones o restricciones de acceso afectarán prioritariamente a los vehículos con más potencial contaminante”*.

La clasificación ambiental “A” de los vehículos, según su potencial contaminante, que conforme al Anexo II.E del Reglamento General de Vehículos se refiere 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 O emisiones, ECO, C o B”*, es la categoría más contaminante y menos eficiente medioambientalmente.

Asimismo, la regulación de Madrid ZBE se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 16.4 segundo párrafo de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, que regula que las entidades locales, con el objeto de alcanzar los objetivos de dicha ley, *“podrán adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, incluyendo restricciones a los vehículos más contaminantes”*.

7º La regulación Madrid ZBE, contenida en el artículo 21.3 de la OMS es firme. El artículo 21.3 de la OMS, que prohíbe la circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A”, se encuentra plenamente vigente, y carece de transitoriedad alguna tras haber finalizado el 31 de diciembre de 2024 los regímenes transitorios regulados en la Disposición transitoria primera apartado 2 de la OMS, en su redacción dada por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre.

Por tanto, desde las 0:00 horas del día 1 de enero de 2025 sólo podrán circular en los siguientes vehículos con clasificación ambiental “A” por las vías públicas urbanas de la ciudad de Madrid:

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



- d) Los vehículos conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de la Tarjeta para el estacionamiento de vehículos de personas con movilidad reducida (en adelante, TEPMR), siempre que, encontrándose adaptados al efecto de satisfacer las necesidades subjetivas de movilidad de la persona titular de la respectiva TEPMR, los vehículos figuren de alta en el sistema de gestión municipal de Madrid ZBE, hayan obtenido el oportuno permiso, y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, exclusivamente cuando la persona titular de la TEPMR se encuentre en el vehículo durante su circulación.
- e) Los vehículos que tengan reconocida la consideración de históricos conforme al Reglamento de Vehículos Históricos, aprobado mediante Real Decreto 892/2024, de 10 de septiembre.
- f) Los vehículos que dispongan de una autorización excepcional y temporal otorgada conforme a lo dispuesto en el artículo 21.4 de la OMS.

8º La regulación del artículo 21.3 de la OMS se encuentra plenamente vigente y no está sujeta a régimen transitorio ni a moratoria alguna.

9º El control de la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" por las vías públicas urbanas de Madrid ZBE y, en su caso, la denuncia y sanción de las infracciones de tráfico cometidas por los mismos se realiza, de acuerdo con lo previsto en el artículo 21.5 de la OMS, mediante medios técnicos automatizados (cámaras dotadas de lector OCR y dispositivos foto-rojos) y mediante controles en vía pública por agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico.

El artículo 242.4 de la OMS establece que, antes de la implantación definitiva o la modificación substancial de los sistemas automatizados de control de las ZBE, se tiene que establecer un período, de como mínimo dos meses, durante el cual el órgano municipal competente facilitará o enviará a las personas titulares de los vehículos que hayan sido detectados circulando, una comunicación de carácter meramente informativo.

En aplicación del citado precepto, mediante la Resolución de 23 de diciembre de 2024, de la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, publicada en el "Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid" de 26 de diciembre de 2024, se estableció un período de aviso respecto de las cámaras con lector OCR y los dispositivos foto rojo para el control de Madrid ZBE relacionados en el anexo de dicha Resolución, como medios técnicos automatizados para la vigilancia, el control y denuncia automatizada de las infracciones del artículo 21.3 y el Anexo II apartado primero de la OMS, en relación con los artículos 1 y 76.z3) de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, exclusivamente respecto al control automatizado de la circulación de los siguientes vehículos con clasificación ambiental "A" que no se habían beneficiado de los cuatro períodos de aviso previos:

- 1º) Los vehículos con clasificación ambiental "A" que desde el 1 de enero de 2022 y de forma ininterrumpida, cumplan los requisitos de encontrarse domiciliados en la ciudad de Madrid en el Registro Nacional de Vehículos de la Dirección General de Tráfico (DGT) y que figuren de alta en el Padrón del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM) del Ayuntamiento de Madrid.
- 2º) Los vehículos con clasificación ambiental "A" que no sean automóviles de tipo "turismo" con clasificación 10 por criterio de construcción, clasificados en las categorías 00 Sin especificar, 02 Familiar y 33 Todoterreno por criterio de utilización, con independencia de si cumplen o no los requisitos de empadronamiento en la ciudad de Madrid en el Registro Nacional de Vehículos y de alta en el Padrón del IVTM de Madrid.

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



Mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 29 de diciembre de 2025 (BOCM nº 310 de 30 de diciembre de 2025), se ha prorrogado la eficacia del periodo de aviso establecido por la citada Resolución de 23 de diciembre de 2024, hasta las 23:59 horas del 31 de diciembre de 2026, exclusivamente respecto del control automatizado de la circulación de los vehículos "A" expresamente determinados en la citada Resolución.

**10º** No existe moratoria alguna, por lo que no puede modificarse ni prorrogarse una moratoria que no es jurídicamente posible, dado que la circulación de los vehículos con clasificación "A" incumpliendo la regulación de Madrid ZBE, constituye una infracción grave de tráfico tipificada por el artículo 76.z3) de la LTSV en relación con el artículo 21.3 de la OMS.

Tan solo existe un periodo de aviso, cuya eficacia ha sido prorrogada por la Junta de Gobierno hasta las 23:59 horas del 31 de diciembre de 2026, exclusivamente referido al control automatizado de la circulación de los vehículos determinados en la Resolución 23 de diciembre de 2024, previamente relacionados.

El periodo de aviso no afecta a los vehículos con clasificación ambiental "A" clasificados por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados por criterio de utilización en las categorías OO (Sin especificar), O2 (Familiar) y 33 (Todoterreno), que a fecha 1 de enero de 2022 o cualquier fecha posterior incumplan cualquiera de los dos siguientes requisitos: a) encontrarse domiciliados en la ciudad de Madrid en el Registro Nacional de Vehículos y b) figurar de alta en el Padrón del IVTM.

Todo ello sin perjuicio del control de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico para todo vehículo con clasificación ambiental "A", conforme a lo previsto en el artículo 21.5 de la OMS.

**11º** El artículo 242.4 de la OMS no contempla la posibilidad de establecer un periodo de aviso exclusivamente respecto a las personas que se encuentren en una situación "de acreditada vulnerabilidad económica" por lo que, además de la modificación de la regulación de Madrid ZBE, la alegación plantea la modificación del artículo 242.4 de la OMS, que tampoco es objeto de modificación en el Proyecto de ordenanza aprobado inicialmente y sometido a información pública mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de 11 de diciembre de 2025.

Asimismo se informa que la legislación nacional de tráfico, la normativa europea y nacional de calidad del aire y protección de la atmósfera y la legislación nacional de cambio climático y transición energética no permite regular las restricciones de circulación atendiendo a la situación económica de las personas, y que la regulación de Madrid ZBE tiene por objeto proteger el derecho a la vida y la integridad física, garantizar la salud pública y proteger el derecho a la salud de las personas y su derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, derechos fundamentales y constitucionales que constituyen razones imperiosas de interés general que deben prevalecer sobre los intereses subjetivos individuales de naturaleza económica, y que la propuesta objeto de alegación podría resultar contraria al principio de igualdad y no discriminación garantizado por el artículo 14 de la Constitución Española.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria inicial de análisis del impacto normativo (**MAIN**) con el objeto de incluir la motivación sobre los siguientes hechos:

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

- a) que la legislación nacional de tráfico, la normativa europea y nacional de calidad del aire y protección de la atmósfera y la legislación nacional de cambio climático y transición energética no permite regular las restricciones de circulación atendiendo a la situación económica de las personas;
- b) la prevalencia de las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho a la vida y la integridad física, garantizar la salud pública y proteger el derecho a la salud de las personas y su derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona que persigue la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos contenidos en el Proyecto normativo, sobre los intereses subjetivos individuales de naturaleza económica;
- c) y sobre la posible vulneración del principio de igualdad de una regulación que excepcionara del cumplimiento de las restricciones de circulación de las referidas ZBEDEP atendiendo condicionantes subjetivos puramente económicos.

**ALEGACIÓN.** Se propone crear una "Zona de Alta Demanda Ambiental" para aplicar restricciones SER basadas en la contaminación del aire y no solo en la ocupación.

**RESPUESTA.** En relación con la propuesta de creación una "Zona de Alta Demanda Ambiental" para aplicar restricciones SER basadas en la contaminación del aire y no solo en la ocupación, se señala que el SER ya incorpora en su funcionamiento criterios ambientales vinculados directamente a la calidad del aire.

En concreto, el **sistema de tarifas del SER incluye criterios de calidad del aire**, de manera que las **tarifas se ajustan automáticamente en función de los niveles de contaminación real** registrados por la **Red de Estaciones de Medición de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid**.

Cuando los datos de las estaciones indican una reducción en los niveles de calidad del aire determinados, el sistema aplica un **recargo tarifario**, de forma que se imponen recargos sobre la tarifa de la tasa de **estacionamiento en supuestos de episodios de contaminación elevada**.

Este mecanismo ya permite integrar en la gestión del estacionamiento regulado un **componente ambiental dinámico**, basado en datos objetivos y actualizados, sin necesidad de crear una nueva categoría de zonas o restricciones adicionales. Con ello, el SER contribuye a desincentivar el uso del vehículo privado en episodios de mala calidad del aire y a fomentar alternativas de movilidad más sostenibles.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

**ALEGACIÓN.** Se solicita condicionar la expansión de BiciMad a garantías jurídicas de inversión para no degradar el servicio actual.

**RESPUESTA.** En relación con la solicitud relativa a la expansión del **servicio de BiciMad**, cabe señalar que las futuras ampliaciones del citado servicio, así como su sostenibilidad, no son objeto de la modificación normativa que tampoco tiene por objeto definir ni regular los recursos operativos necesarios para una eventual ampliación del servicio cuando así se acuerde mediante los correspondientes instrumentos de cooperación interadministrativa. Cada ampliación del servicio se realiza bajo la premisa del mantenimiento o mejora de la calidad. La garantía de la sostenibilidad del sistema, así como el aseguramiento de niveles adecuados de disponibilidad de bicicletas y de capacidad operativa para el rebalanceo, deben concretarse en los convenios y acuerdos de extensión del servicio, que son instrumentos jurídicos flexibles, revisables y adaptables a las características propias de cada ampliación.

Los convenios interadministrativos que, en su caso, se suscriban constituyen el marco jurídico idóneo para fijar compromisos proporcionales y medibles, precisamente porque permiten ajustar los recursos al alcance territorial real de cada ampliación. Es en ese ámbito donde se determina, con precisión técnica y presupuestaria, el volumen de bicicletas adicionales necesario, la financiación aportada por cada administración participante, las obligaciones de operación en cada zona y las métricas de calidad del servicio que deben mantenerse en la red existente. Así, la protección de la disponibilidad media de bicicletas en la almendra central no solo no se ve comprometida por la modificación normativa, sino que queda expresamente salvaguardada mediante estos compromisos vinculantes en cada convenio.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo

**ALEGACIÓN.** Se pide incluir en la ordenanza la restricción obligatoria del tráfico en los accesos a colegios en horarios de entrada y salida.

**RESPUESTA.** En relación con la solicitud de incluir en la ordenanza la restricción obligatoria del tráfico en los **accesos a colegios** en horarios de entrada y salida, el Ayuntamiento de Madrid **comparte plenamente la prioridad de reforzar la protección en los entornos escolares** y coincide en la necesidad de avanzar en medidas que incrementen la seguridad vial, reduzcan la exposición de la infancia a la contaminación atmosférica y acústica, y promuevan espacios más saludables. No obstante, la ciudad presenta una configuración urbana muy heterogénea, con centros educativos ubicados en calles de trazado, anchura, intensidad de tráfico y funciones urbanas muy diversas. Esta realidad dificulta la aplicación de una medida uniforme de cierre al tráfico en todos los accesos escolares sin generar efectos indeseados en la movilidad local, el transporte público, los servicios esenciales o los propios residentes. Por este motivo, el Ayuntamiento está desarrollando un enfoque **técnico y flexible**, basado en el análisis individualizado de cada entorno escolar. A través de estos estudios, se identifican las necesidades específicas, los riesgos existentes y las soluciones más eficaces en cada caso, combinando actuaciones como:

- mejoras de accesibilidad y pacificación del tráfico,
- ampliación de aceras y ampliación del espacio peatonal,
- regulación de estacionamientos,
- señalización reforzada y control de velocidad,
- y, cuando las condiciones lo permiten, restricciones parciales o temporales al tráfico.

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

Este trabajo se realiza en **coordinación con las comunidades educativas**, priorizando siempre la seguridad y el bienestar de los menores, y evaluando de forma continua nuevas medidas que puedan implementarse con garantías. El Ayuntamiento continuará avanzando en la mejora progresiva de los entornos escolares, ampliando las actuaciones ya en marcha y promoviendo soluciones que, adaptadas a la realidad de cada centro, permitan generar espacios escolares más seguros, accesibles y saludables para todos los escolares de Madrid.

Los objetivos perseguidos por el proyecto normativo están directamente encaminados al interés público, con particular atención al de los colectivos más sensibles por razones de cualquier índole, o a aquellos que pudieran sufrir de una manera más grave los efectos de la contaminación ambiental.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo

**ALEGACIÓN.** Se alega que las ZBE deben enfocarse en reducir el volumen total de tráfico privado, no solo en el etiquetado, y redistribuir el espacio urbano.

**RESPUESTA.** En relación con lo alegado referente a que **las ZBE no deben enfocarse únicamente en el etiquetado, sino en reducir el volumen total de tráfico privado y redistribuir el espacio urbano**, cabe señalar que, el uso de los distintivos ambientales de la DGT como criterio para la gestión de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) está **plenamente respaldado por la legislación nacional y europea**, y responde a criterios de eficiencia, operatividad y coherencia regulatoria. El sistema de distintivos ambientales de la DGT se fundamenta en:

- **Ley 34/2007, de calidad del aire y protección de la atmósfera**, que habilita a las administraciones públicas a adoptar medidas para reducir la contaminación atmosférica, incluyendo restricciones de tráfico basadas en criterios técnicos.
- **Real Decreto 1052/2022**, que regula las ZBE y establece que los municipios pueden utilizar el etiquetado ambiental como herramienta para aplicar restricciones de acceso y circulación.

En concreto, establece en su **artículo 2**, en conexión con la definición de ZBE contenida en el **artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo**, que las medidas aplicables en estas zonas deberán incluir **prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos en función de su potencial contaminante**.

A estos efectos, la norma dispone expresamente que deberá emplearse la **clasificación de vehículos 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, así como sus futuras actualizaciones. Dicha clasificación es la base objetiva que permite identificar el nivel de emisiones de cada vehículo y, en consecuencia, aplicar de forma proporcionada las medidas de restricción previstas.

Asimismo, el citado Real Decreto establece que las restricciones deberán **afectar prioritariamente a los vehículos con mayor potencial contaminante** y ser **proporcionales a los objetivos de calidad del aire y de mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero**, lo que exige necesariamente contar con un sistema homogéneo, verificable y común de identificación ambiental de los vehículos.

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

• **Real Decreto Legislativo 6/2015**, que permite adoptar restricciones por motivos medioambientales, incluyendo la prohibición total o parcial de acceso a determinadas vías.

• **Ley 7/2021, de cambio climático y transición energética**, que obliga a los municipios de más de 50.000 habitantes a establecer ZBE antes de 2023, y configura medidas para una transición justa.

Desde el punto de vista técnico y ambiental, representa una herramienta eficaz, homogénea y operativa para aplicar políticas de mejora de la calidad del aire en entornos urbanos como Madrid y en especial para las Zonas de Bajas Emisiones (ZBEs). Su uso responde a criterios de eficiencia regulatoria, trazabilidad administrativa y alineación con las normativas europeas y nacionales.

Además, el etiquetado actúa como un instrumento de política pública para fomentar la transición hacia tecnologías más limpias y a un **cambio de movilidad más sostenible**. También contribuye a reducir las emisiones de forma significativa, especialmente en zonas con alta densidad de tráfico y consecuentemente a mejorar la calidad del aire.

En conclusión, aunque es necesario seguir perfeccionando el sistema de etiquetado ambiental, **es una herramienta válida y legalmente respaldada** para aplicar políticas de mejora de la calidad del aire. Su uso para la gestión de las ZBEs está justificado por razones técnicas, operativas y normativas. Además, su aplicación está complementada por parte del Ayuntamiento de Madrid con medidas de apoyo social, incentivos a la movilidad sostenible, así como medidas para una transición justa para los colectivos más vulnerables.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo

**ALEGACIÓN.** Se critica la falta de promoción de alternativas reales al coche y se pide una red ciclista segura y un transporte público priorizado. Se denuncia el sesgo de la inversión pública hacia el coche y se pide reorientar las inversiones y el espacio urbano hacia la movilidad sostenible.

**RESPUESTA:** El Plan de Movilidad Urbana Sostenible Madrid 360 plantea objetivos que pasan por la racionalización del uso de cada modo de transporte, fundamentada en su integración funcional. Esa racionalización precisa, en primer lugar, de una priorización de modos de transporte. En este sentido, el peatón, representa el modo universal y prioritario por excelencia, ya que todos somos –o acabamos siendo– peatones. Las barreras a la movilidad peatonal en el espacio público no sólo afectan a las personas con movilidad reducida, sino que condicionan los desplazamientos de toda la población durante más de un tercio de su vida: en la infancia, en el acompañamiento a generaciones anteriores y posteriores, y al recibir el apoyo de estas últimas.

**Por ello, resulta necesario incrementar la calidad urbana de los desplazamientos en Madrid**, mediante la mejora de los itinerarios peatonales–y una ordenación más eficiente del espacio público. Esto implica reubicar elementos que interfieren en la movilidad peatonal, como paradas intermodales, motos, ciclocarriles, carriles bici segregados, bicicletas y vehículos de movilidad personal (VMP) compartidos, así como el mobiliario urbano y los veladores cuando obstaculizan el paso. Además, debe regularse la velocidad impuesta por la semaforización y garantizar una adecuada iluminación en los recorridos peatonales.

**El transporte público, abierto a todos, constituye el otro modo prioritario**, al conformar la columna vertebral del sistema de movilidad y ser indispensable para garantizar el acceso universal. En este sentido, se propone mejorar la conectividad de los espacios urbanos insuficientemente comunicados y facilitar, cuando sea necesario, la transferencia modal entre coche, bicicleta, patinete y transporte público.

La oferta de transporte público debe responder especialmente a las necesidades de movilidad por motivos laborales, evitando que la tenencia o no de vehículo privado suponga una discriminación para los trabajadores. Cabe señalar que una parte de los usuarios del coche no dispone de una alternativa

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59

Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51

Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

razonable en modos más sostenibles, especialmente en los desplazamientos de penetración hacia Madrid capital desde su área metropolitana, así como en las conexiones transversales dentro de la ciudad, fuera de la almendra central.

**La bicicleta, los VMP y otros modos de micromovilidad emergen como nuevos actores clave**, gracias a su escaso o nulo impacto ambiental y energético, y a su versatilidad para completar viajes multimodales puerta a puerta. En este marco, el actual Plan de Movilidad Urbana Sostenible contempla completar la red ciclista de la ciudad.

**También es necesario dar respuesta a la demanda de desplazamientos esenciales en vehículo privado motorizado**, entendidos como aquellos que únicamente pueden realizarse mediante este modo. Entre ellos se incluyen la Distribución Urbana de Mercancías, los servicios públicos y aquellos desplazamientos en coche que no cuentan con alternativas razonables en otros modos de transporte. Para minimizar estos viajes en coche se propone incentivar la intermodalidad coche-transporte público, mediante la implantación y refuerzo de intercambiadores tipo park and ride, así como el desarrollo de soluciones de transporte a la demanda en áreas con flujos de movilidad débiles.

**El Plan de Movilidad urbana Sostenible Madrid 360, contempla, además, la transformación de la movilidad no esencial en coche o moto**, aquella que se realiza por comodidad, hábitos arraigados, nivel de renta o percepción del coste, a pesar de existir alternativas razonables en modos más sostenibles. Parte de esta movilidad puede ser disuadida y redirigida hacia modos más limpios y eficientes. Esta reconducción requiere, por un lado, mejorar la conectividad de relaciones de movilidad actualmente no cubiertas de forma adecuada por el transporte público, y por otro, establecer nodos intermodales que eviten la penetración innecesaria de vehículos privados en la ciudad.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo

**ALEGACIÓN.** Se solicita incorporar criterios de equidad social, género y justicia territorial para evitar que la ordenanza genere desigualdades.

**RESPUESTA.** Cabe señalar que los objetivos perseguidos por la modificación normativa están directamente encaminados al interés público, con particular atención al de los colectivos más sensibles por razones de cualquier índole, o a aquellos que pudieran sufrir de una manera más grave los efectos de la contaminación ambiental. La regulación de las ZBEDEPs, al establecer ciertas restricciones a la movilidad en determinados vehículos, favorecen otros medios sostenibles de transporte y la **equidad social**. En el documento *Vulnerabilidad y pobreza en el transporte en España*<sup>1</sup>, de octubre de 2024, se plantean como dimensiones de la pobreza del transporte la disponibilidad del transporte (disponer de un medio de transporte adecuado para las necesidades diarias de la población), accesibilidad (grado en que pueden alcanzarse destinos relevantes dados los medios de transporte disponibles en tiempo razonable) y asequibilidad (capacidad para hacer frente a los gastos derivados de la movilidad básica necesaria para acceder a actividades esenciales) y aceptabilidad (adecuación de la oferta de servicios de transporte a personas de movilidad y/o sensibilidad reducida), cabe señalar lo siguiente: en cuanto a la **disponibilidad**, Metro de Madrid tiene 303 estaciones y EMT tiene 10.884 paradas. La distancia media entre paradas Metro es de 600 metros y entre paradas de autobús 325 metros, lo que garantiza una disponibilidad de paradas de transporte público excepcional en todo Madrid en general y, en particular, en las zonas afectadas por la ZBEDEP. La propiedad forzosa de un coche causada por la indisponibilidad de transporte no puede aplicarse a las ZBEDEP, pues disponen de una red de transporte muy densa con gran disponibilidad espacial y temporal. De hecho, puede considerarse que la **ZBEDEP del Distrito Centro**

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

se sitúa como la zona mejor comunicada en transporte público de toda la ciudad, ya que dispone de acceso directo a la red de trenes de Cercanías, cinco líneas de metro y una extensa oferta de líneas de autobús urbano e interurbano, lo que garantiza conexiones rápidas y eficientes con el conjunto de la Comunidad de Madrid. En cuanto a la **ZBEDEP de Plaza Elíptica**, cabe destacar que próximamente se pondrá en marcha la ampliación de la línea 11 de metro, que permitirá conectar Plaza Elíptica con los principales intercambiadores de transporte de Atocha y Conde de Casal, mejorando notablemente la accesibilidad y facilitando la movilidad de los usuarios desde y hacia la periferia y otros núcleos urbanos. Estas mejoras en las infraestructuras de transporte público responden precisamente al objetivo de asegurar alternativas suficientes, accesibles y de calidad para los desplazamientos, reforzando así la eficacia y la legitimidad social de las restricciones de circulación implementadas en las ZBEDEP.

Respecto a las bonificaciones para colectivos vulnerables, el sistema de transporte público de la Comunidad de Madrid contempla medidas como la gratuidad hasta los 14 años, el Abono Joven a 10 euros hasta los 26 años, el Abono +65 gratuito, y facilidades de acceso y descuentos para personas con movilidad reducida o discapacidad.

Asimismo, cabe señalar que desde enero de 2021 se han implantado las **jornadas de transporte público gratuito**, una iniciativa en la que la ciudad de Madrid es pionera. Desde entonces se ha activado en múltiples ocasiones para fomentar la movilidad sostenible y facilitar los desplazamientos en días de alta demanda. Estas jornadas permiten viajar sin coste en los autobuses de la EMT —excepto en la línea Exprés Aeropuerto— y realizar trayectos gratuitos de hasta 30 minutos en BiciMad. La experiencia acumulada demuestra su amplio alcance: más de **68,8 millones de viajes** se han realizado durante las **65 jornadas de gratuidad**, beneficiando a más de **13,6 millones de usuarios no habituales**, y potenciando el uso del transporte público y la bicicleta como alternativas al vehículo privado en momentos clave del año, como la vuelta al trabajo y a los centros educativos, periodos vacacionales o campañas comerciales (Los autobuses de EMT Madrid y los viajes en BiciMad serán gratuitos por primera vez el 1 de septiembre - Ayuntamiento de Madrid). Todo ello demuestra un esfuerzo integral por garantizar una movilidad accesible y equitativa.

A la hora de llevar a efecto cualquier actuación administrativa que afecte a estos grupos poblacionales se examinan siempre las necesidades de aquellos y, por lo tanto, se convierte a esos mismos sujetos en beneficiarios primordiales de un régimen cuyo objeto no es la prohibición y la restricción en sí mismas consideradas, sino la consecución de un entorno más favorable especialmente desde el punto de vista de la salud pública. Las alegaciones presentadas describen las problemáticas que pudieran surgir como consecuencia de las restricciones, pero no analizan los beneficios concomitantes que se deducen para todos los ciudadanos que, a juicio de este Ayuntamiento, superan ampliamente por relevancia los posibles inconvenientes que pudieran implicar estas medidas.

En relación con la creación de un **régimen de equidad**, cabe señalar que actualmente, existen ayudas municipales destinadas a la renovación y sustitución de vehículos, incluyendo específicamente los vehículos comerciales, con el objetivo de facilitar la transición hacia modelos más sostenibles. La modificación propuesta tiene en cuenta el impacto en los colectivos más vulnerables, siguiendo la planificación municipal. El Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360 (2022) ya fijó un calendario gradual para facilitar la adaptación de los usuarios. Este proceso se complementó con las ayudas Cambia 360 para el fomento de la movilidad sostenible y la eficiencia energética, que nacen con el objetivo de impulsar la renovación del parque circulante y facilitar a los propietarios de vehículos sin etiqueta la adquisición de vehículos menos contaminantes.

Estas ayudas se han articulado de manera complementaria a las líneas de subvenciones para la renovación de vehículos de uso particular que ofrece la Comunidad de Madrid, en ejecución del Plan MOVES estatal y el plan propio regional. En las convocatorias de subvenciones «Cambia 360» de las anualidades

Información de Firmantes del Documento



MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

de 2022 y 2023, dotadas ambas con 14 millones de euros, hubo fondos suficientes para estimar todas las solicitudes presentadas. La anualidad de 2024, también se dotó de 14 millones de euros.

Respecto a la solicitud de incorporación de **criterios de género, tal** y como se referencia en el apartado 4.6 de la Memoria de Análisis de Impacto Normativo, 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. Por otra parte, el proyecto normativo da cumplimiento a los artículos 8 y 19 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) y a los artículos 21 y 23 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea. Y por supuesto, 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 la Constitución Española.

Y procede remarcar igualmente que el Proyecto inicial cumple con las Directrices de Transversalidad de Género aprobadas por Acuerdo de 13 de septiembre de 2018, de Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid.

En definitiva, tal y como se señala en la MAIN (apartado 4.6), la regulación afecta al conjunto de la ciudadanía, beneficiando por igual a hombres y a mujeres. 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.

Finalmente, respecto a la solicitud de incorporación de **criterios de justicia territorial** para que la Ordenanza no genere desigualdades podemos señalar que las convocatorias de subvenciones para la renovación de vehículos particulares *Cambia 360* se han articulado de manera que el acceso a los incentivos sea sencillo y la ejecución de la convocatoria resulte rápida y eficaz. De este modo, se evita la introducción de procedimientos de gestión complejos que podrían dificultar el acceso a la ayuda para aquellos ciudadanos con menores niveles de formación o recursos, garantizando así un enfoque más equitativo. Asimismo, se establece un sistema de valoración sencillo y transparente, en el que el solicitante conoce desde el inicio la disponibilidad de fondos y sus posibilidades reales de obtener la subvención. Esta certidumbre resulta especialmente relevante para las personas que dependen de la ayuda para poder afrontar la adquisición del vehículo, dado que la decisión de compra requiere disponer de una expectativa firme de apoyo económico.

Por el contrario, la introducción de criterios de valoración aplicados a posteriori, incluso cuando incorporen elementos destinados a ponderar la situación económica del solicitante, generaría un escenario de incertidumbre respecto a la concesión de la ayuda. Esta incertidumbre afectaría de manera más intensa precisamente a quienes se encuentran en situación de mayor vulnerabilidad y que, por tanto, más dependen de la existencia de un marco estable y predecible para acometer la inversión.

#### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



No obstante, en las convocatorias se han articulado limitaciones a los precios de venta de los vehículos de manera que los ciudadanos que, por su mayor capacidad económica, pretendan adquirir vehículos de gama medio-alta no podrán acceder a las subvenciones, siendo su objeto principal la compra de vehículos de tipo utilitario de bajas emisiones.

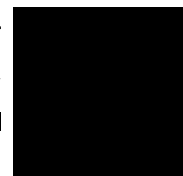
Como muestra del efecto de estas convocatorias, pueden analizarse los datos correspondientes a la anualidad 2023, última convocatoria completamente finalizada. En ella se observa que los distritos que han recibido un mayor número de subvenciones se sitúan mayoritariamente en la franja exterior a la M-30, destacando especialmente los distritos de **San Blas-Canillejas, Moratalaz y Vicálvaro**. La mayor recepción de ayudas en estos distritos refuerza la conclusión de que el programa ha logrado orientar los recursos hacia los ámbitos donde la renovación del parque móvil particular requiere un mayor apoyo público, cumpliendo así con el objetivo de equidad territorial y de eficiencia en la aplicación de los fondos (Ver tabla al final, con el número de subvenciones concedidas y los importes asociados.)

Información de Firmantes del Documento

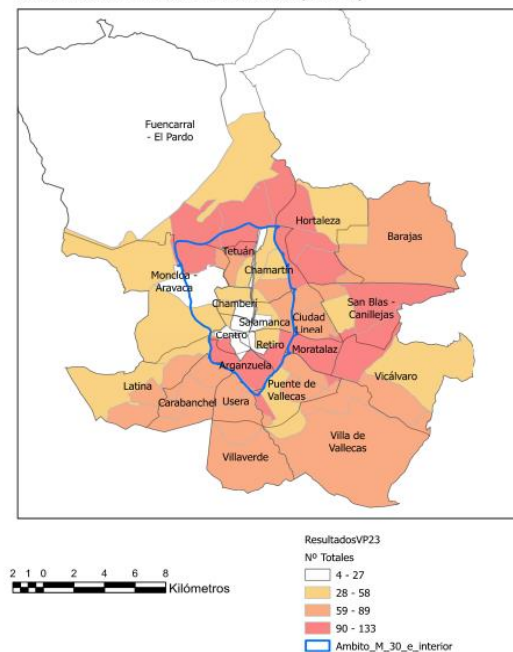


MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



Vehículos 2023: Número de subvenciones (Calle 30)



Resulta especialmente relevante observar que los distritos ubicados en el interior de la M-30 —con la única excepción de Arganzuela— presentan los niveles más bajos de subvenciones concedidas. Este comportamiento se relaciona, de manera consistente, con dos factores estructurales: la elevada accesibilidad al transporte público en dichas áreas y las restricciones vigentes al estacionamiento de vehículos privados.

Información de Firmantes del Documento

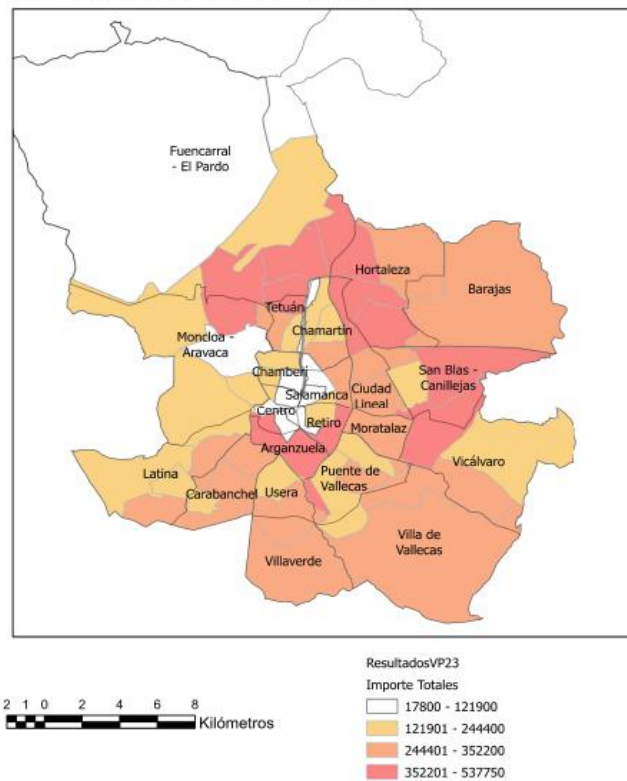


MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
 JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
 FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
 SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
 Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
 Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07



Vehículos 2023: Importe total de subvenciones



Por tanto, el impacto de la convocatoria se ha concentrado, tal y como estaba previsto, en aquellos distritos cuya población presenta una mayor necesidad de apoyo económico para acometer la renovación de sus vehículos de uso particular.

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
 JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
 FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
 SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
 Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
 Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

CP	Ambito 1: CERO		Ambito 2: ECO		Ambito 3: C		TOTALES	
	Nº	Importe	Nº	Importe	Nº	Importe	Nº	Importe
28001	2	14.500	12	44.350	0	-	14	58.850
28002	8	55.500	50	185.600	1	2.500	59	243.600
28003	10	66.200	30	107.800	1	2.500	41	176.500
28004	5	30.000	11	40.500	0	-	16	70.500
28005	12	72.600	74	262.300	4	10.000	90	344.900
28006	5	30.000	22	76.900	0	-	27	106.900
28007	20	123.700	90	321.150	3	7.500	113	452.350
28008	8	51.100	27	99.050	0	-	35	150.150
28009	5	35.000	31	113.300	1	2.500	37	150.800
28010	2	14.500	23	79.900	1	2.500	26	96.900
28011	5	37.500	32	111.300	5	12.750	42	161.550
28012	4	27.100	12	46.000	1	2.500	17	75.600
28013	1	6.000	4	19.500	0	-	5	25.500
28014	1	6.000	9	37.000	0	-	10	43.000
28015	3	18.000	35	130.300	1	2.500	39	150.800
28016	6	39.350	24	85.100	1	2.500	31	126.950
28017	5	35.850	68	242.050	5	12.750	78	290.650
28018	6	36.000	59	219.800	2	5.000	67	260.800
28019	5	35.000	71	249.450	1	2.500	77	286.950
28020	14	89.000	27	96.850	3	7.500	44	193.350
28021	10	65.850	50	185.300	3	7.500	63	258.650
28022	12	80.700	72	273.800	4	10.000	88	364.500
28023	18	111.100	31	95.800	2	5.000	51	211.900
28024	3	18.000	35	125.300	1	2.500	39	145.800
28025	5	30.000	66	244.400	1	2.500	72	276.900
28026	6	38.500	52	178.500	1	2.500	59	219.500
28027	8	53.000	66	243.850	5	12.500	79	309.350
28028	10	65.000	52	179.700	4	10.250	66	254.950
28029	10	65.000	74	287.900	2	5.000	86	357.900

## Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
 JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
 FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
 SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
 Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
 Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

CP	Ambito 1: CERO		Ambito 2: ECO		Ambito 3: C		TOTALES	
	Nº	Importe	Nº	Importe	Nº	Importe	Nº	Importe
28030	7	42.000	72	262.200	5	12.500	84	316.700
28031	6	36.000	52	191.300	2	5.000	60	232.300
28032	18	119.450	79	300.700	8	20.000	105	440.150
28033	18	125.900	67	241.100	6	15.250	91	382.250
28034	13	83.000	77	296.350	2	5.250	92	384.600
28035	18	121.100	82	286.600	4	10.000	104	417.700
28036	9	55.200	15	48.100	0	-	24	103.300
28037	5	32.500	41	150.500	3	7.500	49	190.500
28038	3	18.000	53	191.500	1	2.500	57	212.000
28039	10	68.100	54	199.800	9	22.500	73	290.400
28040	0	-	7	26.300	1	2.500	8	28.800
28041	10	63.100	61	236.350	6	15.000	77	314.450
28042	19	127.000	41	144.450	2	5.000	62	276.450
28043	20	130.600	69	240.350	3	7.500	92	378.450
28044	1	6.000	65	212.500	2	5.000	68	223.500
28045	19	119.000	93	338.200	4	10.250	116	467.450
28046	3	18.000	11	38.000	0	-	14	56.000
28047	7	47.000	57	200.250	7	17.500	71	264.750
28048	1	6.000	3	11.800	0	-	4	17.800
28049	14	87.700	33	127.900	2	5.000	49	220.600
28050	25	160.400	86	305.100	4	10.250	115	475.750
28051	12	84.500	49	179.500	2	5.000	63	269.000
28052	9	64.850	25	87.800	1	2.500	35	155.150
28053	4	24.000	31	113.000	1	2.500	36	139.500
28054	8	58.000	67	252.450	3	7.500	78	317.950
28055	19	117.700	26	86.100	1	2.500	46	206.300
Suma	<b>487</b>	<b>3.165.150</b>	<b>2.525</b>	<b>9.150.950</b>	<b>132</b>	<b>331.750</b>	<b>3.144</b>	<b>12.647.850</b>

## Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
 JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
 FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
 SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
 Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
 Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo

## DOC: 108 - [REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Omisión de medidas estructurales de gestión del tráfico y la vulneración del deber de buena administración  
Pese a ser una ordenanza centrada en la movilidad y que busca reducir la contaminación derivada de emisiones, no se plantea ninguna medida para solucionar los atascos crónicos que sufre el municipio desde hace décadas en las horas punta de los días laborables. Resto alegaciones: reproduce alegaciones DOC.17

**RESPUESTA.** La referencia a estas situaciones no deseables es perfectamente comprensible; sin embargo, no se circunscribe exclusivamente a los objetivos que persigue la norma cuya modificación se aborda. Se trata de un ámbito complejo que constituye un reto de primer orden para una ciudad como Madrid y que exige la puesta en marcha de distintas políticas públicas, que incluyen no solo la regulación de la movilidad, sino también actuaciones en materia de infraestructuras y transporte público.

Estas medidas contribuyen a garantizar los derechos de la ciudadanía y, al mismo tiempo, a fomentar una mayor conciencia social sobre la consecución de los objetivos de sostenibilidad y mejora del bienestar urbano, haciendo a los ciudadanos partícipes en el diseño de las soluciones más adecuadas.

En todo caso, debe resaltarse el impacto positivo que la política medioambiental municipal —y, en particular, la existencia de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) y del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER)— produce sobre la reducción de la saturación de vehículos a motor en las vías urbanas. Dichos efectos han sido objeto de análisis específico y se encuentran recogidos en las conclusiones de los estudios técnicos incorporados al expediente normativo.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo

Resto alegaciones: remisión a respuesta alegaciones doc. 17.

## DOC: 109 - [REDACTED]

### Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE  
[REDACTED]

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07  
[REDACTED]

**ALEGACIÓN.** Reproduce alegaciones DOC.14

**RESPUESTA.** Remisión a respuesta alegaciones doc. 14.

DOC: 110 - [REDACTED]

**ALEGACIÓN** Reproduce alegaciones DOC.14

**RESPUESTA.** Remisión a respuesta alegaciones doc. 14.

*Firmado electrónicamente*

LA DIRECTORA GENERAL DE GESTIÓN Y VIGILANCIA DE  
LA CIRCULACIÓN

Marta Alonso Anchuelo

*Firmado electrónicamente*

EL DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL  
AMBIENTAL

José Amador Fernández Viejo

*Firmado electrónicamente*

EL DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE  
URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD

Borja Carabante Muntada

274

Información de Firmantes del Documento

MARTA ALONSO ANCHUELO - DIRECTORA GENERAL  
JOSÉ AMADOR FERNÁNDEZ VIEJO - DIRECTOR GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE MUNTADA - DELEGADO ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD /  
SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE

Fecha Firma: 25/02/2026 15:00:59  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:03:51  
Fecha Firma: 25/02/2026 15:18:07