



Id. Document: zepb kBk0 C1O4 7d0x /33K X2Md ZuE=
CÒPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)



AJUNTAMENT DE VALÈNCIA

SEGURETAT I MOBILITAT

E-01801-2022-1661

INFORME DE CONTESTACIÓ A LAS ALEGACIONES AL PROYECTO Y ORDENANZA REGULADORA DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES DE VALÈNCIA

Se emite el presente informe a la vista de las alegaciones presentadas al proyecto de Ordenanza de Movilidad.

1- 00118-2025-55444, a nombre de Vicenta Moyá Simarro, de fecha 7 de marzo de 2025.

Expone:

1. Que la titular es propietaria de una segunda residencia dentro de la ZBE.
2. Que emplea para sus desplazamientos a su segunda residencia un vehículo considerado como "altamente contaminante" según la definición de la ZBE.
3. Que el actual diseño de la ZBE supone la imposibilidad de acceso al domicilio así como de estacionar en los alrededores.
4. Que la ZBE de València impone literalmente restricción de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos al amparo del artículo 5 del RD 1052/2022 de 27 de diciembre.
5. Que su situación no obedece a ninguno de los supuestos de exención de la normativa de ZBE.
6. Que en el art. 19 de la Constitución española consagra el derecho a elegir libremente la residencia de cualquier español y a deambular libremente por el territorio nacional. Así mismo, el art. 139.2 señala literalmente que "ninguna autoridad podrá adoptar medidas que directa o indirectamente obstaculicen la libertad de circulación y establecimiento de las personas y la libre circulación de bienes en todo el territorio español." En esta línea, la directiva 2004/38/CE de la Unión Europea consagra el derecho de libre residencia de los ciudadanos europeos en el territorio de la UE.

Solicita:

1. Que se habilite una solución de acceso y estacionamiento para las personas en su situación.
2. Que se desarrolle la manera de solicitar accesos puntuales a la ZBE.

Contestación:

La implementación de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) en Valencia es una obligación legal derivada de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética. Esta normativa aplica a todos los municipios con más de 50.000 habitantes y tiene como objetivo principal la mejora de la calidad del aire y la mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero. Adicionalmente, el Ayuntamiento de Valencia ha sido beneficiario de una subvención de 8,5 millones de euros proveniente del Programa de ayudas a municipios para la

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NÚM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



implantación de zonas de bajas emisiones, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (fondos Next Generation EU), fondos que son esenciales para la ejecución del sistema de control de accesos requerido.

En vista de lo expuesto, el Ayuntamiento de València se encuentra en la necesidad de establecer restricciones de acceso, circulación y estacionamiento en la ciudad para los vehículos más contaminantes.

No obstante, con el propósito de minimizar el impacto de esta medida, se ha establecido varias iniciativas.

En primer lugar, un régimen transitorio de aplicación escalonada que busca facilitar la adecuada adaptación a la nueva normativa, asegurar su correcto conocimiento y permitir a la ciudadanía una transición paulatina hacia vehículos más sostenibles o modalidades de transporte alternativas.

En segundo lugar se han previsto excepciones a la aplicación de las restricciones. A continuación se destacan las que podrían ser aplicables específicamente al escrito de alegación:

- a) Personas titulares de una tarjeta de estacionamiento de personas con movilidad reducida. Dispondrán de un acceso permanente para un vehículo de su libre elección. Los accesos podrán solicitarse con efecto retroactivo dentro del plazo máximo de 5 días naturales con posterioridad al acceso.
[...]
- f) Personas con movilidad reducida temporal. Personas con movilidad reducida temporal. Dispondrán de un acceso permanente para un vehículo de su libre elección mientras permanezca dicha limitación. Los accesos podrán solicitarse con efecto retroactivo dentro del plazo máximo de 5 días naturales con posterioridad al acceso.
[...]

Además de lo anterior, tal y como se recoge en el escrito de alegación, se han contemplado en la normativa la existencia de 48 accesos diarios al año cuya petición se podrá realizar a través de comunicación dirigida al Ayuntamiento según los modelos y plataforma electrónica habilitados a tal efecto y que se pondrán a disposición de las personas usuarias próximamente. Estos accesos excepcionales buscan cubrir las necesidades de accesos esporádicos a la Zona de Bajas Emisiones, como es el caso del escrito de alegación.

Por último, en relación con la propuesta de eximir a las personas con segunda residencia en la ciudad, no se considera razonable puesto que, en 2028, las restricciones afectarán a los vehículos de los residentes de la ciudad, y se estaría generando una desventaja para quienes viven en la ciudad a tiempo completo y una posible vulneración del principio de igualdad constitucionalmente consagrado.

En conclusión, se considera que con los supuestos de excepción y los accesos excepcionales incluidos en la normativa se cubre las necesidades de acceso a la ZBE y, por tanto, se rechaza la alegación.

2- 00118-2025-61158, a nombre de Abelardo Gómez Blesa, de fecha 13 de marzo de 2025.

Expone:

Habiéndose publicitado la posibilidad de realizar aportaciones que mejoren la ordenanza de la ZBE, me gustaría aportar mi posición.
Soy un ciudadano residente dentro de la ZBE y tengo un Vehículo Diesel de 2005 desde 2006 que carece de distintivo ambiental.
No tengo posibilidad económica para adquirir un vehículo con el que poder entrar y salir de la ZBE. Trabajo en Picassent y preciso entrar y salir a mi domicilio, no pretendo circular ni lo hago actualmente, salvo por causas muy justificadas como urgencias médicas o que no haya otro medio más eficaz.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NÚM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



Solicita:

1. Que se me ayude por parte del Ayuntamiento de Valencia a Adquirir un EV (Vehículo Eléctrico) que no contamine con sus humos ni su ruido.
2. Se autorice a los que estamos en mi caso a usar el vehículo que tenemos por necesidad dentro de la ZBE, ya sea para entrar y salir de la ZBE por razones laborales o de ocio, o para razones urgentes dentro de la misma ZBE.
3. Se bonifique el transporte público a los que no podemos permitirnos cambiar de coche.

Contestación:

En relación con la obligatoriedad de implantar una zona de bajas emisiones en la ciudad, su alcance y excepciones se remite a la respuesta de la alegación nº1.

El transporte público se encuentra actualmente bonificado con unos descuentos que alcanzan el 40 % del importe ordinario del bonobús por la coparticipación de la Administración del Estado y del Ayuntamiento en dicho descuento. También existen bonificaciones en los títulos de otros modos de transporte.

Por último, respecto a las ayudas económicas para la adquisición de vehículos eléctricos, ha de indicarse que el Instituto Valenciano de Competitividad e Innovación (Ivace+i), dependiente de la Conselleria de Innovación, Industria, Comercio y Turismo, ha destinado hasta la fecha un total de 100 millones de euros para la facilitar la compra de 18.172 vehículos eléctricos y la implantación de 8.600 puntos de recarga, en el marco del Plan Moves III. Existen actualmente ayudas disponibles a través del programa de incentivos ligados a la movilidad eléctrica (MOVES III), gestionadas por el IVACE y financiadas con fondos procedentes de los Presupuestos Generales del Estado. El Ayuntamiento difundirá las futuras convocatorias de ayudas por los canales apropiados con el fin de que la información llegue a la ciudadanía.

En atención a lo expuesto se rechaza la alegación.

3- 00118-2025-73904, a nombre de MESURA, de fecha 28 de marzo de 2025.

Expone:

Que para garantizar el cumplimiento efectivo de los objetivos del Real Decreto 1052/2022, y sin entrar en otras alegaciones sobre las restricciones aplicadas, las excepciones sobredimensionadas y los plazos de aplicación, que consideramos notablemente insuficientes.

Solicita:

1. Creación de un Observatorio de la Movilidad para realizar un seguimiento del impacto de las medidas aplicadas en la reducción de emisiones y, en caso de no obtener los resultados esperados, proponer y coordinar las modificaciones necesarias para garantizar el cumplimiento de los objetivos establecidos en el Real Decreto
2. Implementación de una Tasa Turística vinculada a la movilidad sostenible con el objetivo de reducir el número de vehículos motorizados provenientes de fuera del territorio valenciano.
3. Implementación de una tasa de movilidad para vehículos contaminantes con origen o destino en el Puerto de Valencia.

Contestación:

En cuanto a la creación del Observatorio de la Movilidad para realizar el seguimiento del impacto de las medidas aplicadas, se le traslada que en el apartado 15 del Proyecto Técnico de la ZBE, publicado junto con la Ordenanza, se recoge el procedimiento para el seguimiento y la revisión de la ZBE. En este punto se definen los indicadores de seguimiento, periodicidad de control y publicación de la información en cumplimiento de las indicaciones establecidas en el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre con el fin de realizar un monitoreo efectivo y transparente

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NUM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



de los avances en cada área estratégica. Todo ello sin perjuicio de que puedan identificarse otros indicadores adicionales, que se añadirían a lo largo del período de evaluación si se considerara conveniente.

También se indica que cada cuatro años desde la aprobación de la normativa que establezca la ZBE, las entidades locales publicarán en su página web institucional y en los medios que consideren oportunos, un informe en el que se valore el cumplimiento de los objetivos, con indicación de los resultados, en este periodo, de los indicadores de seguimiento, según el Real Decreto 1052/2022.

Como complemento a lo anterior y en relación con el procedimiento de revisión de medidas, se comunica que, en línea con lo que solicita la alegación, se prevé un proceso regular, con la participación de las autoridades pertinentes, equipos técnicos especialistas en medio ambiente, transporte y seguridad vial, así como con la retroalimentación de las personas residentes y el resto de partes interesadas, lo cual coincide con la finalidad de la creación del Observatorio de Movilidad, que a estos efectos resultaría redundante.

Por otro lado, por lo que se refiere a la implementación de la tasa turística vinculada a la movilidad sostenible se informa que no es competencia del Ayuntamiento en tanto en cuanto no exista normativa autonómica que ampare dicha posibilidad. No obstante, cabe indicar que la posibilidad de generar una tasa de acceso para vehículos a la Zona de Bajas Emisiones está vinculada a la aprobación de la nueva Ley de Movilidad Sostenible. Esto último también aplica a la propuesta de creación de una tasa de movilidad para vehículos contaminantes con origen destino el Puerto de València.

En consecuencia y a la vista de lo expuesto, se rechaza la alegación.

4- 00190-2025-6149, a nombre de Alberto Palacios González, de fecha 1 de abril de 2025.

Expone:

Que he observado que la existencia de estacionamientos que podrían funcionar como disuasorios que quedan dentro del área restringida para los vehículos más contaminantes. Creo que alguno de ellos, principalmente el existente en la zona de la Universidad Politécnica, el cual es colindante con la zona no restringida podría funcionar como estacionamiento disuasorio en caso de que el mismo se dejara fuera de la ZBE, lo que facilitaría que los usuarios que no dispongan de vehículos modernos puedan acceder tanto al perímetro de la ciudad de Valencia como al campus. Debe tenerse en cuenta que muchos estudiantes proceden de otras localidades y que los jóvenes pueden no contar con los recursos económicos necesarios para cambiar de vehículo.

Solicita:

Que se deje fuera de la ZBE los estacionamientos de la Universidad de Valencia situados en la periferia colindantes con el límite planteado para la ZBE, a fin de que todos los vehículos puedan estacionar en dichas áreas de aparcamiento, facilitando el acceso a todos.

Contestación:

Para la definición del perímetro de la Zona de Bajas Emisiones se ha estado a lo dispuesto en el documento Directrices para la creación de zonas de bajas emisiones (ZBE) elaborado por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO).

En el documento se cita lo siguiente:

“...se deben buscar fronteras claramente comunicables, perceptibles y recordables, es decir, ser un área fácilmente identificable y reconocible. Para ello, siempre y cuando se cumplan los requisitos anteriores, pueden emplearse fronteras administrativas conocidas por la ciudadanía como los límites de distritos y barrios, vías importantes como las avenidas de ronda o circunvalación, elementos destacados como grandes zonas verdes, ríos o líneas de costa, líneas

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NUM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



de ferrocarril, etc. Además, la delimitación debe permitir a los vehículos que lleguen a su perímetro continuar circulando sin acceder a la ZBE”.

“El tamaño de la ZBE debe ser significativo y suficiente para el cumplimiento de sus objetivos. Se justifica que se trata de una zona con características adecuadas para la actuación, que incluye una parte significativa de la población, de la superficie del municipio o del tráfico de vehículos a motor. A modo de ejemplo, se considera que es una buena práctica una ZBE delimitada por un cinturón de rondas en ciudades que cuenten este tipo de estructuras viales”

Es conveniente remitirse al apartado 9.1.1.1 del Proyecto técnico que acompaña la Ordenanza donde se recoge la definición del perímetro y su justificación. En resumen, la aplicación de las Directrices elaboradas por el MITECO llevan a delimitar el perímetro de la ZBE utilizando como límites las rondas Norte y Sur, la calle Serrería en el este, y algunas calles en el noroeste del municipio entre las que destacan la calle Camp de Túria.

Se estima que la concesión de una excepción, en concreto para el estacionamiento en el parking de la Universidad de València, conllevaría el acceso y la circulación por parte del área restringida, lo cual podría comprometer la claridad y la efectividad de la normativa. Asimismo, no se consideraría coherente por parte de la ciudadanía que las personas residentes en los alrededores al perímetro de la zona restringida estuvieran sujetos a limitaciones, mientras que las no residentes quedaran exentas.

No obstante, se recuerda que el Ayuntamiento habilitó en octubre de 2024 más de 380 plazas ubicadas en la mediana de la Avenida de Tarongers que no estarán afectadas por las restricciones de la ZBE y que contribuirán a minimizar el impacto de la prohibición de acceso en los casos en los que la persona usuaria no disponga de alternativa de transporte. En cualquier caso, se reitera que la finalidad de las Zonas de Bajas Emisiones radica en incentivar un cambio modal hacia una movilidad más sostenible.

Por las razones expuestas se rechaza la alegación. No obstante, con el fin de lograr una mejor comprensión de la zona restringida se recogerá en el artículo 4 el siguiente contenido que ya estaba reflejado en el Anexo I “Las propias vías perimetrales del listado recogido en el Anexo I y, en los tramos señalados, no forman parte del ámbito”.

5- 00118-2025-80281, a nombre de ASOCIACIÓN COMITE DE REPRESENTANTES DE MINUSVÁLIDOS DE LA COMUNIDAD VALENCIANA, de 4 de abril de 2025.

Alegaciones y propuestas específicas a la Ordenanza:

5.1 Referència: Preàmbul, principis de bona regulació (proporcionalitat, eficiència) i minimització d'impactes.

Exposa: Es constata una possible manca de proporcionalitat en l'aplicació de les mesures a les Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR). La limitació a un sol vehicle per targeta PMR, detallada posteriorment a l'Annex II.2.a, no considera adequadament les complexes necessitats de suport i mobilitat que sovint requereixen l'ús de diversos vehicles (familiars, cuidadors).

Sol.licita: Incloure al Preàmbul una menció explícita a la necessitat d'interpretar i aplicar els principis de proporcionalitat i eficiència tenint en compte, de manera específica i reforçada, les necessitats singulars de mobilitat de les persones amb discapacitat per garantir el seu dret a la inclusió.

Contestació:

Tant el Projecte com l'Ordenança s'han elaborat intentant minimitzar l'impacte necessitats específiques de mobilitat i la protecció dels interessos econòmics, professionals i socials, tal com es recull en el preàmbul, en la Memòria d'Anàlisi d'Impacte Normatiu (MAIN) i el Projecte Tècnic. Tot això de conformitat al que s'establix en el Reial decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel qual es regulen les zones de baixes emissions on s'indica expressament que el Projecte haurà

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NUM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



d'incloure "una Anàlisi d'impacte social, de gènere i de discapacitat i, amb especial èmfasi en els grups socials de major vulnerabilitat, tant des de la perspectiva de beneficis per a la salut com de limitació individual de la mobilitat, incloent-hi les campanyes previstes per a la seua publicitat".

No obstant això, amb l'objectiu de destacar la necessitat d'especial protecció de les persones amb discapacitat, s'accepta parcialment l'al·legació i s'inclou en el preàmbul una menció expressa.
Així doncs,

On diu:

"i, d'altra banda, excepcions a la seua aplicació en estreta vinculació a la protecció de la família, dones embarassades i les seues necessitats específiques de mobilitat, així com excepcions dirigides a protegir els interessos econòmics, professionals i socials"

Es modifica per:

"i, d'altra banda, excepcions a la seua aplicació en estreta vinculació a la protecció de la família, de les dones embarassades i de les persones amb discapacitat i les seues necessitats específiques de mobilitat, així com excepcions dirigides a protegir els interessos econòmics, professionals i socials"

D'altra banda, la limitació a un vehicle excepcional per persones titular de Targeta PMR es tractarà en la resposta d'una al·legació posterior.

5.2 Referència: Preàmbul, menció d'excepcions per protegir interessos.

Exposa: El Preàmbul esmenta excepcions per protegir interessos familiars, de dones embarassades, econòmics, professionals i socials, però omet una menció explícita a les necessitats específiques de les persones amb discapacitat com a fonament per a les excepcions.

Sol.licita: Incloure explícitament les "necessitats específiques de mobilitat i suport de les persones amb discapacitat" dins del llistat de raons que justifiquen l'establiment d'excepcions.

Contestació:

Es remet a la contestació de l'al·legació anterior.

5.3 Referència: Article 2. Finalitats de l'ordenança i Preàmbul

Exposa: L'ordenança se centra en restringir l'ús del vehicle privat contaminant, però no estableix compromisos concrets per a la millora paral·lela i coordinada del transport públic accessible com a alternativa real per a aquelles PMR que puguin utilitzar-lo. Les finalitats generals de millora de la qualitat de vida urbana per a les PMR depenen fortament de l'existència d'alternatives accessibles.

Sol.licita: Incloure una menció a l'Article 2 o una Disposició Addicional que vinculi l'estratègia de la ZBE amb un compromís explícit de l'Ajuntament per potenciar i millorar l'accessibilitat universal del sistema de transport públic col·lectiu (autobusos, metro/tramvia si s'escau) i dels serveis de taxi/VTC adaptats, com a part integral i necessària per a l'èxit inclusiu de la ZBE. El seguiment de l'Art. 12 hauria d'incloure indicadors sobre la disponibilitat i ús d'aquestes alternatives per PMR

Contestació:

L'article 3.3 i 3.4 del Reial decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel qual es regulen les zones de baixes emissions estableixen el següent:

"3. Les entitats locals hauran d'establir i recollir en el projecte de ZBE objectius quantificables per a cada un dels àmbits esmentats en l'apartat 1 (millorar la qualitat de l'aire, mitigar el canvi

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓ DE ALCALDIA NÚM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



climàtic) d'aquest article, d'acord amb els requeriments establits en l'article 7 i, quant a mitigació del canvi climàtic, amb els requeriments establits en l'article 8"

"4. De manera addicional, les entitats locals podran establir i recollir objectius quantificables per a cada un dels àmbits esmentats en l'apartat 2 d'aquest article, quant a l'impuls del canvi modal i promoció de l'eficiència energètica, d'acord amb els requeriments establits en l'article 8 i, quant a la contaminació acústica, amb els requeriments de l'article 9"

En aplicació de l'anterior, s'ha recollit en l'apartat 8.2.2 del projecte de ZBE l'objectiu de millora de l'accessibilitat i en l'apartat 9.1.6 mesures específiques encaminades a aconseguir l'accessibilitat universal com són l'adequació de parades de transport públic, generació de nous passos de vianants, instal·lació de sensors per a places PMR així com la seua ampliació i la instal·lació de semàfors amb avisadors acústics i descomptadors i actuacions de calmat de trànsit.

Sobre la base de l'exposat es rebutja l'al·legació perquè es considera que la ubicació correcta per a la definició de les mesures concretes i el seu seguiment és el Projecte i no l'Ordenança i perquè sí que s'han contemplat mesures per a la millora de l'accessibilitat.

5.4 Referència: Article 3, punt 4 ("Vehicles més contaminants").

Exposa: La definició es basa exclusivament en criteris tècnics d'emissions, construcció i ús, sense preveure situacions on un vehicle tècnicament "contaminant" sigui absolutament indispensable per a una PMR degut a adaptacions molt específiques i costoses, sent la seva substitució inviable econòmicament o tècnicament.

Sol·licita: Afegir una clàusula a la definició o una remissió clara a l'Annex II que indiqui que, mitjançant el procediment d'"Accessos especials" (Annex II.2.g) o un mecanisme similar amb criteris clars, es podrà valorar l'exempció de vehicles que, tot i ser tècnicament "més contaminants", siguin demostrablement adaptats i essencials per a la mobilitat d'una PMR amb necessitats complexes, prèvia acreditació fefaent d'aquesta necessitat i de la inviabilitat d'alternatives.

Contestació:

Segons es recull en el punt 4 de l'article 3 de l'Ordenança, la definició d'un vehicle més contaminant és la següent:

4. «Vehicles més contaminants afectats per esta Ordenança (d'ara en avant vehicles més contaminants)»:

Es consideraran com a vehicles més contaminants a l'efecte de les restriccions de la present ordenança, aquells que complisquen els tres requisits que a continuació es detallen, segons l'Annex II del Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre, pel qual s'aprova el Reglament General de Vehicles:

- a) Classificació per criteris de construcció: Turisme (codi 10), Ciclomotor (codi 03) o Motocicleta (codi 04)
i
- b) Classificació per criteris d'utilització: Sense especificar (codi 00), Familiar (codi 02) o Tot Terreny (codi 33)
i
- c) Classificació per potencial contaminant: vehicles A (codi S/D)

Els vehicles construïts o modificats per a la conducció per una persona amb algun defecte a incapacitat físics es classifiquen, segons l'Annex II del Reglament General de Vehicles, amb codi 01 en la classificació per criteris d'utilització. Per tant, aquesta casuística estaria exclosa automàticament de l'aplicació de restriccions independentment de la seua antiguitat o etiqueta. En conseqüència, es rebutja l'al·legació.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓ DE ALCALDIA NÚM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



5.5 Referència: Article 3, punt 6 ("Vehicles vinculats a una activitat econòmica") i Annex II.2.b.

Exposa: La definició i la seva aplicació a l'Annex II han de garantir la cobertura de les persones autònomes amb discapacitat que utilitzen el seu vehicle (possiblement l'únic que tenen i potser adaptat) per a la seva activitat professional.

Sol.licita: Assegurar que la interpretació i aplicació de l'exempció per activitat econòmica sigui prou àmplia per incloure sense dubtes els vehicles d'autònoms amb discapacitat, facilitant la seva acreditació.

Contestació:

Segons la definició de vehicles més contaminants recollida en la contestació de l'al·legació anterior, aquells vehicles que no complisquen tots els criteris de classificació indicats (per exemple, un camió o una furgoneta així com els vehicles construïts o modificats per a PMR, entre altres) es descartaran automàticament en el sistema de lectura de matrícules i no seran objecte de sanció. Estes exclusions cobririen gran part dels supòsits recollits en l'al·legació.

Per a la resta de casos, cal tindre en compte que els vehicles turisme sense adaptar vinculats a activitat econòmica són un dels supòsits d'excepció que es recullen en l'Annex II. La documentació acreditativa per a sol·licitar-la es troba recollida en l'Annex III i és la següent: acreditació de l'ús o disponibilitat legal dels vehicles amb els quals pretenen accedir i, a més, certificat d'alta en l'impost d'activitats econòmiques actualitzat.

Per consegüent, es desestima l'al·legació en estar ja estos supòsits contemplats en la regulació com a excepcions.

5.6 Referència: Article 3, punt 7 ("Drets d'accés") i la seva aplicació a Annex II.2.a.

Exposa: La definició dels drets d'accés (permanent, puntual, lliure elecció) porta a una aplicació restrictiva a l'Annex II, limitant l'exempció PMR a un sol vehicle de lliure elecció.

Sol.licita: Que l'article 3.7 ja indiqui que, en la regulació específica dels drets l'accés per a col·lectius vulnerables com les PMR, es buscarà la màxima flexibilitat necessària per garantir la seva mobilitat essencial i autonomia personal.

Contestació:

La tipologia de dret d'accés que s'ha establert en l'Ordenança per al supòsit de "Persones titulars d'una targeta d'estacionament de persones amb mobilitat reduïda" és el més flexible dels existents ja que no requereix acreditar l'ús o disponibilitat legal del vehicle sinó que s'exigix com a única documentació l'aportació (en el cas que no es puga comprovar automàticament mitjançant registre) de la targeta PMR.

Este tipus d'accés permetrà modificar la matrícula del vehicle amb el qual es pretén accedir en qualsevol moment des de la plataforma de gestió que s'habilitarà a este efecte i, a més, gravar els accessos amb una antelació de fins a tres mesos abans del dia de l'accés i dins dels 5 dies naturals posteriors a este. A més és de destacar que és el mateix tipus d'accés i número que es va establir en l'Acord APR Ciutat Vella Nord.

No obstant això, en atenció a les necessitats addicionals de mobilitat del PMR, es considera acceptable augmentar fins a 2 els accessos puntuals al mes per a esta casuística.

Així mateix per a simplificar el procediment de reconeixement de l'excepció la referència que fa l'Annex II.2.a a "persones titulars d'una targeta d'estacionament de persones amb mobilitat reduïda que tinguen reconeguda oficialment la condició de persona amb discapacitat" queda redactada de la manera següent "persones titulars d'una targeta d'estacionament de persones amb mobilitat reduïda".

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓ DE ALCALDIA NÚM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



5.7 **Referència:** Article 3, punt 7 i Annex II.2.h (Accessos puntuals generals).

Exposa: El sistema general de 48 accessos puntuals anuals (amb comunicació i possible taxa) no és adequat per cobrir necessitats *addicionals i justificades* de mobilitat de PMR que puguin sorgir més enllà de la seva cuidador, ús d'un vehicle de substitució no habitual).

Sol.licita: Crear un mecanisme específic, diferenciat del general, accessible, àgil i preferiblement gratuït a l'Annex II o III, que permeti a les persones titulars de targeta PMR gestionar un nombre raonable d'accessos puntuals addicionals quan siguin estrictament necessaris per motius relacionats amb la seva discapacitat o situacions sobrevingudes.

Contestació:

Es remet a la contestació de l'al·legació 5.6.

Per claredat s'afegirà en l'ordenança en l'article 3 y en l'Annex II.2. h) que els 48 accessos anuals són dins de cada any natural.

5.8 **Referència:** Article 5. Àmbit d'aplicació.

Exposa: L'article exclou correctament els dispositius com cadires de rodes, però no fa referència explícita a la necessitat de garantir la mobilitat de les PMR que sí depenen de vehicles a motor (subjectes a l'ordenança).

Sol.licita: Afegir un paràgraf a l'article 5 que indiqui que, tot i la subjecció general dels vehicles a motor, s'adoptaran les mesures necessàries (mitjançant el règim d'excepcions) per assegurar el dret a la mobilitat de les persones amb discapacitat dins la ZBE.

Contestación:

Es rebutja l'al·legació atès que no és objecte del citat article regular les excepcions ni les mesures necessàries per a garantir el dret a la mobilitat de les persones amb discapacitat dins de la ZBE. Com ja s'ha recollit en respostes anteriors, aquest objectiu està inclòs en el preàmbul i queda garantit a través de les mesures d'exclusió i excepció contemplades en la normativa.

5.9 **Referència:** Article 7. Mesures generals d'intervenció.

Exposa: L'eficàcia de les mesures per a les PMR depèn completament de la suficiència de les excepcions de l'Annex II.

Sol.licita: Incloure a l'article 7 una menció que les excepcions previstes a l'Annex II per a les PMR hauran de ser *interpretades i aplicades* de manera que garanteixin de forma efectiva el seu dret a la mobilitat essencial, evitant la discriminació indirecta. Assegurar també que es cobreixen serveis essencials per a PMR (transport especialitzat, serveis d'atenció domiciliària amb vehicle propi del professional, etc.), sigui mitjançant les excepcions generals o les especials.

Contestació:

Es considera que queda garantit el dret a la mobilitat de les persones amb discapacitat a través de les mesures d'exclusió i excepció contemplades en la normativa i, per tant, no resulta necessari incloure referències addicionals per redundar ja que qualsevol excepció inclosa en l'ordenança, siga relativa a persones amb discapacitat o qualsevol altra, ha de ser interpretada i aplicada de manera que es garantisca de manera efectiva el seu compliment perquè així s'ha previst en la pròpia norma. En conseqüència es desestima l'al·legació.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NÚM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



5.10 Referència: Article 8. Registre municipal de vehicles excepcionats.

Exposa: L'article crea el registre però no garanteix explícitament la seva accessibilitat ni la dels procediments associats (Annex III).

Sol.licita: Modificar l'article 8 per incloure l'obligació explícita que tant el sistema de registre com tots els procediments administratius vinculats (regulats a l'Annex III) compleixin rigorosament amb la normativa vigent en matèria d'accessibilitat universal i disseny per a tothom (p.ex., RD 1112/2018 sobre accessibilitat web i apps del sector públic). Preveure també mecanismes actius de suport per a la realització dels tràmits.

Contestació:

S'està treballant amb la Direcció General de Discapacitat i el Servei de Tecnologies de la Informació i les Comunicacions (SERTIC) de l'Ajuntament de València per a garantir que tant la informació difosa com els mitjans de gestió d'accessos posats a la disposició de les persones usuàries complisquen la normativa d'accessibilitat vigent.

S'accepta parcialment incloure una menció a garantir l'accessibilitat dels tràmits i de la informació en el Preàmbul.

5.11 Referència: Article 8. Registre municipal de vehicles excepcionats [100]. (Relacionat amb interoperabilitat).

Exposa: L'ordenança crea un registre municipal propi sense preveure la interacció amb registres similars d'altres ciutats amb ZBE, generant possibles càrregues administratives a PMR visitants o que es desplacen freqüentment.

Sol.licita: Incloure una previsió a l'Article 8 o a l'Annex III que insti l'Ajuntament de València a buscar acords o sistemes d'interoperabilitat amb altres municipis amb ZBE per facilitar el reconeixement mutu de les autoritzacions o registres de vehicles associats a targetes PMR. Mentrestant, establir un procediment de "via ràpida" per al registre temporal de vehicles ja autoritzats en altres ZBE espanyolas.

Contestació:

Tal com es recull en l'apartat 6.5.2 de la Memòria d'Anàlisi d'Impacte Normatiu (MAIN), un dels principis que s'han pres com a referència per a l'establiment del sistema de gestió de la Zona de Baixes Emissions és la simplificació de procediments. En concret i en relació amb la documentació exigible, s'indica que l'Ajuntament de València pretén emprar les plataformes d'interoperabilitat entre administracions i sistemes d'informació existents, de manera que la documentació requerida siga la mínima i es puga consultar per l'Ajuntament en els registres públics existents a este efecte, prèvia autorització, si és el cas, de la persona interessada. Aquesta mesura eliminarà tràmits redundants, disminuint l'esforç de la ciutadania i les empreses.

Amb tot això es donarà compliment a les previsions normatives de reducció de càrregues administratives a les persones ciutadanes continguda, entre altres, en la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del Procediment Administratiu Comú.

En conseqüència es rebutja l'al·legació ja que està previst en el sistema eixa interoperabilitat.

5.12 Referència: Article 9. Mesures específiques davant episodis d'alta contaminació.

Exposa: La remissió a un Protocol extern no garanteix per si mateixa la protecció de les PMR durant aquests episodis.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NÚM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



Sol.licita: Exigir a l'article 9 que el Protocol d'Actuació Municipal davant episodis d'alta contaminació contingui *necessàriament* clàusules específiques que salvaguardin la mobilitat essencial de les PMR (p.ex., accés a tractaments mèdics periòdics, centres essencials), i que la comunicació sobre l'activació del protocol i les mesures sigui accessible.

Contestació:

S'accepta l'al·legació. La comunicació de l'activació del protocol d'alta contaminació es difondrà pels canals accessibles corresponents. En la revisió del Protocol d'alta contaminació atmosfèrica es valorarà l'aplicació de clàusules específiques.

5.13 Referència: Article 10. Suspensió temporal de les restriccions per causes excepcionals.

Exposa: La comunicació sobre aquestes suspensions ha de ser clara per a tothom.

Sol.licita: Establir que el Decret d'Alcaldia que aprovi la suspensió inclogui informació específica, clara i difosa per canals accessibles sobre com afecta la mesura a les diferents categories d'usuaris, incloent les PMR.

Contestació:

Es rebutja l'al·legació ja que d'acord amb l'indicat respostes anteriors s'està treballant amb la Direcció General de Discapacitat i el Servei de Tecnologies de la Informació i les Comunicacions (SERTIC) de l'Ajuntament de València per a garantir que tant la informació difosa com els mitjans de gestió d'accessos posats a la disposició de les persones usuàries complisquen la normativa d'accessibilitat vigent.

5.14 Referència: Article 11. Sistema de control.

Exposa: Els sistemes automatitzats poden ser rígids i cometre errors que afectin vehicles PMR correctament registrats. La gestió de dades ha de ser especialment curosa.

Sol.licita: Afegir un punt que requereixi que el sistema de control automatitzat incorpori protocols específics per a la gestió d'incidències amb vehicles PMR autoritzats (p.ex., verificació addicional abans de sancionar en cas de dubte, vies ràpides de correcció d'errors). Garantir explícitament la màxima protecció i confidencialitat de les dades associades a la discapacitat.

Contestació:

Segons el que es preveu en l'apartat 6.5.2 de la Memòria d'Anàlisi Normativa (MAIN), una de les mesures clau per a aconseguir la simplificació de procediments amb el desplegament de la ZBE és l'automatització del sistema de control i gestió de la ZBE, especialment mitjançant la implementació de la lectura automatitzada de matrícules. Aquest sistema reduirà significativament les càrregues administratives en eliminar la necessitat de verificacions manuals, permetent una gestió més àgil i eficient. La proposta preveu que els procediments relacionats amb l'accés i control de la ZBE es desenvolupen de manera automatitzada a través d'una plataforma tecnològica centralitzada, facilitant el seguiment en temps real i reduint errors administratius.

És de destacar que la definició del procés de detecció compta amb suficients garanties de disseny i qualitat per a minimitzar errors. El sistema de control d'accessos per càmeres està dissenyat per a descartar automàticament propostes de sanció que tinguin una fiabilitat inferior al 90%. A més, les càmeres compten amb un sistema de connexió automàtic a un servei de segellament de temps (trusted time stamping) per a garantir l'exactitud i inalterabilitat de la data i hora de les lectures.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NÚM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



En conclusió, la naturalesa automatitzada del control d'accessos, imprescindible pel gran volum de registres esperats i per a assegurar l'eficiència del sistema, impedeix un tractament particularitzat de les propostes de sanció per a determinats col·lectius. No obstant això, s'assegura la fiabilitat del sistema per a totes les persones usuàries, així com una plataforma de gestió d'ús senzill i un equip de suport humà disponible per a atendre els seus requeriments.

D'altra banda, en relació amb la protecció de dades, s'estarà al compliment de la normativa vigent en matèria de Protecció de dades, especialment pel que fa als principis de protecció de dades, legitimació dels tractaments, drets de les persones afectades, protecció de dades des del disseny i per defecte, encarregats de tractament, bretxes de seguretat i mesures de seguretat en línia amb l'Esquema Nacional de Seguretat (ENS) resultants de la realització de les corresponents anàlisis de riscos i, si és el cas, avaluacions d'impacte.

En conseqüència de l'exposat es rebutja l'al·legació.

5.15 Referència: Article 12. Seguiment i control dels efectes de les mesures.

Exposa: El seguiment general de l'eficàcia pot obviar impactes específics sobre col·lectius en situació de vulnerabilitat.

Sol·licita: Incloure explícitament entre els indicadors a avaluar i publicar periòdicament, mètriques relatives a l'impacte real de la ZBE sobre la mobilitat efectiva, l'accés a serveis i la qualitat de vida de les persones amb discapacitat.

Contestació:

En el projecte tècnic que acompanya a l'Ordenança s'establixen una sèrie d'objectius i mesures complementàries a la implantació de restriccions d'accés, circulació i estacionament de la ZBE. Totes aquestes mesures s'avaluaran mitjançant els indicadors recollits dins de l'apartat 15.1.2 conforme al procediment de revisió definit en l'apartat 15.2. És convenient destacar que en el llistat existix una classe específica de variables dedicades a monitoritzar la millora de l'accessibilitat com són:

- Semàfors per a invidents
- Descontadors de temps en passos de vianants semaforitzats
- Núm. passos de vianants
- Núm. de parades d'EMT accessibles per a invidents
- Núm. places estacionament per a PMR
- Núm. places estacionament per a PMR sensoritzades

També s'indica que, en el cas que s'identificaren altres indicadors addicionals durant el procés d'avaluació que tinguin vinculació amb la implantació de la ZBE, s'afegiran si es considerara convenient.

D'altra banda, es preveu que el procediment de revisió es duga a terme de manera regular, amb la participació de les autoritats pertinents, equips tècnics especialistes en medi ambient, transport i seguretat viària, així com amb la retroalimentació de les persones residents i la resta de parts interessades i amb les següents fases:

1. Recopilació de Dades: Es recopilaran les dades corresponents als indicadors definits per a cada objectiu en els intervals de temps establits (mensual, semestral, anual). Això inclourà dades de qualitat de l'aire, estadístiques de transport, informes de seguretat viària, entre altres, obtinguts de fonts de confiança i actualitzats.

2. Anàlisi de Resultats: Les dades recopilades seran analitzades detalladament per a avaluar el progrés realitzat en cada objectiu i determinar si s'estan complint les metes establides. S'identificaran àrees d'èxit i oportunitats de millora, així com possibles desafiaments o barreres que puguin sorgir durant la implementació.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓ DE ALCALDIA NÚM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



3. **Avaluació d'Impacte:** Es durà a terme una avaluació de l'impacte de les mesures implementades fins al moment en relació amb els objectius establits. S'analitzarà com els canvis en polítiques, infraestructura i comportaments han contribuït a la millora de la qualitat de l'aire, la promoció de modes de transport sostenibles, l'accessibilitat, l'electromobilitat, la distribució urbana de mercaderies i la seguretat viària.

4. **Identificació d'Accions Correctives:** Sobre la base dels resultats i l'avaluació d'impacte, s'identificaran accions correctives i ajustos necessaris per a optimitzar l'efectivitat del pla estratègic de la ZBE. Això podria implicar la modificació de polítiques, l'assignació de recursos addicionals, la implementació de noves mesures o la revisió d'objectius i metes.

5. **Comunicació de Resultats:** Els resultats de la revisió de mesures seran comunicats de manera transparent i accessible a la població, les parts interessades i les autoritats pertinents. Es publicaran informes periòdics i anuals que resumisquen els resultats, les accions preses i les recomanacions per a continuar avançant cap als objectius establits.

Aquest procediment garantirà una gestió eficaç i adaptativa de la Zona de Baixes Emissions, permetent abordar els desafiaments emergents i maximitzar els beneficis per al medi ambient, la mobilitat urbana i la qualitat de vida de la ciutadania.

En conclusió, es rebutja l'al·legació perquè ja es contemplen en el projecte indicadors relacionats amb l'accessibilitat així com la possibilitat d'afegir noves mètriques en el cas que es detecte la necessitat en el seguiment de la implantació d'este.

5.16 **Referència:** Article 13. Campanya de comunicacions prèvia.

Exposa: La simple realització d'una campanya no garanteix que arribi a tothom.

Sol.licita: Exigir que l'article 13 especifiqui que *tota* la informació i materials de la campanya (impresos, digitals, audiovisuals) es produiran i difondran seguint criteris d'*accessibilitat universal*, incloent formats com lectura fàcil, llengua de signes espanyola (LSE), subtitulació completa, audiodescripció si s'escau, i formats digitals accessibles segons normativa vigent.

Contestació:

Es remet a la resposta de l'al·legació 5.10.

5.17 **Referència:** Article 14. Atenció a la ciutadania en la gestió de la ZBE.

Exposa: La menció genèrica de canals (web, telèfon, presencial) és insuficient i cal garantir la robustesa dels canals no digitals per evitar la bretxa digital.

Sol.licita: Exigir que l'article 14 garanteixi explícitament que *tots* els canals d'informació i atenció ciutadana siguin *plenament accessibles universalment*: web i aplicacions mòbils complint les WCAG 2.1 AA (o normativa superior), atenció telefònica amb sistemes alternatius (com SVisual per a persones sordes usuàries de LSE) i bucles magnètics, oficines físiques sense barreres arquitectòniques ni de comunicació, i personal amb formació específica en atenció a la discapacitat.

Contestació:

Es remet a la resposta de l'al·legació 5.10.

5.18 **Referència:** Article 15. Senyalització.

Exposa: La senyalització estàndard pot no ser suficientment clara per a totes les persones. La informació digital també ha de ser inclusiva.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NÚM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



Sol.licita: Que en la implementació de la senyalització física es tinguin en compte criteris de disseny universal (contrast, mida, ubicació) per afavorir la comprensió per part de persones amb discapacitat visual o cognitiva.

Assegurar que la informació transmesa a plataformes digitals (com DGT 3.0) inclogui dades rellevants sobre les excepcions i l'accessibilitat.

Contestació:

Respecte a l'accessibilitat de la informació es remet a la resposta de l'al·legació 5.10.

A més de l'anterior s'indica que el format i prescripcions tècniques de la senyalització de la ZBE a implantar a la ciutat de València és l'establida per la DGT en la Instrucció MOV 21/ 3. En harmonitzar els formats es busca facilitar la identificació per part de la ciutadania de l'entrada a una ZBE, així com de les restriccions de circulació que els afecten. D'altra banda, les ubicacions proposades per a la senyalització física s'han realitzat des de la perspectiva de garantir una correcta visibilitat i enteniment de l'àrea amb restriccions d'accés.

Així mateix, la plataforma de gestió de la ZBE de València ja contempla la connexió amb la DGT 3.0 per a transmetre la informació rellevant de les restriccions de l'àrea facilitant que esta informació arribe a les persones conductores a través dels dispositius mòbils o de la pantalla a bord dels seus vehicles, advertint-los de l'aproximació a una zona restringida i les limitacions d'estes.

En conseqüència de l'anterior, es rebutja l'al·legació.

5.19 Referència: Article 17. Infraccions i sancions.

Exposa: El règim sancionador general pot ser desproporcionat o de difícil gestió per a algunes PMR.

Sol.licita:

a) Incloure una disposició que insti a valorar, en el marc del procediment sancionador, les circumstàncies personals relacionades amb la discapacitat que hagin pogut concórrer en la comissió d'una infracció (p. ex., dificultats insalvables per gestionar el registre malgrat els esforços, situació d'emergència mèdica).

b) Garantir que el procediment per presentar al·legacions i recursos sigui plenament accessible.

c) Estudiar la possibilitat, dins del marc legal, de mesures alternatives o modulació de la sanció econòmica en casos molt justificats de vulnerabilitat socioeconòmica associada a la discapacitat.

Contestació:

En relació amb les possibles dificultats per a gestionar els permisos d'accés a la ZBE de València, es recorda que el sistema disposarà d'una ferramenta de gestió web i app accessible així com una oficina d'atenció a la persona usuària amb canals telemàtics, telefònic i presencial amb l'objectiu de proporcionar un adequat suport en el procés. Així mateix, respecte a les situacions d'emergència mèdica, convé ressaltar que tots els vehicles més contaminants disposen de 48 accessos diaris puntuals a l'any que requereix de la realització d'un únic tràmit de comunicació inicial. L'ordenança també permet la possibilitat de justificar eixos accessos puntuals 5 dies després de produir-se.

Quant al procediment per a interposar al·legacions a les propostes de sanció, este s'ajustarà al marc procedimental sancionador vigent. Esta matèria no és de la competència del Servei de Mobilitat ni constitueix objecte de regulació en l'Ordenança de la ZBE.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NUM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



Finalment, s'indica que el règim sancionador de la ZBE ve impost per l'article 15 del Reial decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel qual es regulen les zones de baixes emissions el contingut de les quals és el següent:

Article 15. Règim sancionador.

En el cas que no es respecten les restriccions d'accés, circulació i estacionament derivades de les ZBE, conducta constitutiva de la infracció tipificada com a greu en l'article 76 z3) del text refós de la Llei sobre Trànsit, Circulació de Vehícles de Motor i Seguretat Viària, aprovat pel Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, serà aplicable el règim sancionador previst en el títol V d'esta norma

En conseqüència, atés que la normativa estatal vigent no contempla la modulació de sancions, estes no poden implementar-se en l'ordenança municipal

5.20 Referència: Capítol V (Règim sancionador) i personal d'execució (Policia Local).

Exposa: Manca de previsió sobre la formació necessària dels agents que intervenen en el control i denúncia a la via pública.

Sol.licita: Incloure una Disposició Addicional o un article específic que estableixi l'obligació per a l'Ajuntament de proporcionar *formació específica i periòdica* als agents de la Policia Local sobre la normativa ZBE referent a PMR, reconeixement de documentació i pautes per a una interacció respectuosa a les persones amb discapacitat.

Contestació:

La Policia Local ja rep formació continuada sobre nova normativa i també sobre tracte adequat i suport a la comunicació per a persones amb discapacitat en col·laboració amb el CERMI i diferents entitats representatives de les persones amb discapacitat. També s'ha traslladat la informació oportuna sobre la implantació de la ZBE al Registre de l'Ajuntament i al 010 perquè tots els canals d'atenció a la ciutadania estiguen preparats per a contestar els dubtes que pugen sorgir o donar suport.

En conseqüència es rebutja l'al·legació perquè els programes de formació i els servicis d'atenció de l'Ajuntament ja contemplen esta necessitat.

5.21 Referència: Disposició final primera. Habilitació per a la modificació dels annexos.

Exposa: La possibilitat de modificar els Annexos II (Excepcions) i III (Procediment) per acord de la Junta de Govern Local sense consulta preceptiva a les organitzacions de la discapacitat genera inseguretat jurídica i risc de retrocessos.

Sol.licita: Modificar la Disposició Final Primera per establir l'obligatorietat d'un *informe preceptiu i vinculant* (o com a mínim, *preceptiu*) del Consell Municipal de Persones amb Discapacitat i/o d'entitats representatives com CERMI CV abans de qualsevol modificació dels Annexos II o III.

Contestació:

Conforme s'establix en la Disposició Final Primera, les causes de modificació de l'Annex II únicament poden ser derivades de canvis normatius aprovats per l'Estat o la Comunitat Valenciana en l'exercici de les seues respectives competències. Es pressuposa que els canvis normatius hauran superat el corresponent tràmit d'informació pública, la qual cosa haurà permès la presentació d'al·legacions. L'Ordenança Municipal, en qualsevol circumstància, no podrà contravenir esta normativa aprovada.

Quant a l'Annex III, les modificacions que, si és el cas, es realitzen en la documentació a presentar en els casos excepcionats, es faran amb l'objectiu de simplificar i agilitzar els tràmits

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NÚM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



administratius. En tot cas es garantirà que les modificacions efectuades no perjudiquen o empitjoren la gestió dels accessos.

Per tot l'exposat es rebutja l'al·legació.

5.22 Referència: (Proposta Nova) Disposició Addicional - Revisió Periòdica Participativa.

Exposa: L'ordenança no preveu un mecanisme formal de revisió post-implementació amb participació dels afectats.

Sol·licita: Afegir una Disposició Addicional que estableixi l'obligació de realitzar una *revisió formal i pública* de l'ordenança i el seu funcionament cada 2 o 3 anys, avaluant-ne l'eficàcia ambiental però també l'impacte social, especialment sobre col·lectius vulnerables.

Aquesta revisió haurà de comptar amb la *participació activa* d'organitzacions representatives de la discapacitat

Contestació:

El Reial decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel qual es regulen les zones de baixes emissions indica que un dels apartats del Projecte Tècnic que acompanya a l'Ordenança de ZBE ha d'incloure "Procediments per al seguiment del seu compliment i revisió. Definició d'indicadors de qualitat de l'aire i canvi climàtic, establiment de la periodicitat del seguiment dels mateixos i accés a la informació".

En compliment de l'anterior s'ha desenvolupat l'apartat 15.2 del Projecte tècnic on es recull la metodologia de revisió de les mesures implantades en la ZBE. Expressament s'indica que aquest procés es durà a terme de manera regular, amb la participació de les autoritats pertinents, equips tècnics especialistes en medi ambient, transport i seguretat viària, així com amb la retroalimentació de les persones residents i la resta de parts interessades.

Per tant no és l'ordenança sinó en el projecte on ha de contemplar-se el contingut que se sol·licita. A este efecte s'accepta parcialment l'al·legació i s'inclou en el Projecte que es comptarà amb la participació d'organitzacions representatives de la discapacitat.

5.23 Referència: Delimitació del perímetre de la ZBE.

Exposa: La ubicació exacta dels límits pot afectar l'accessibilitat a serveis essencials per a PMR.

Sol·licita: Que en la definició inicial i en futures revisions del perímetre de la ZBE es realitzi un *anàlisi específic* de l'impacte sobre l'accessibilitat a centres clau per a PMR (grans hospitals, centres de rehabilitació, centres base d'atenció a la discapacitat, etc.), procurant que les rutes d'accés necessàries no es vegin indegudament obstaculitzades o dirigides a vies perimetrals molt congestionades.

Contestació:

Per a la definició del perímetre de la Zona de Baixes Emissions s'ha estat al que es disposa en el document Directrius per a la creació de zones de baixes emissions (ZBE) elaborat pel Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic (MITECO).

En el document se cita el següent:

"...s'han de buscar fronteres clarament comunicables, perceptibles i recordables, és a dir, ser una àrea fàcilment identificable i reconeixible. Per a això, sempre que es complisquen els requisits anteriors, poden emprar-se fronteres administratives conegudes per la ciutadania com els límits de districtes i barris, vies importants com les avingudes de ronda o circumval·lació, elements destacats com a grans zones verdes, rius o línies de costa, línies de ferrocarril, etc. A més, la delimitació ha de permetre als vehicles que arriben al seu perímetre continuar circulant sense accedir a la ZBE".

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NÚM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



“La grandària de la ZBE ha de ser significatiu i suficient per al compliment dels seus objectius. Es justifica que es tracta d'una zona amb característiques adequades per a l'actuació, que inclou una part significativa de la població, de la superfície del municipi o del trànsit de vehicles a motor. Per exemple, es considera que és una bona pràctica una ZBE delimitada per un cinturó de rondes en ciutats que compten este tipus d'estructures viàries”

És convenient remetre's a l'apartat 9.1.1.1 del Projecte tècnic que acompanya l'Ordenança on es recull la definició del perímetre i la seua justificació. En resum, l'aplicació de les Directrius elaborades pel MITECO porten a delimitar el perímetre de la ZBE utilitzant com a límits les rondes Nord i Sud, el carrer Serradora en l'est, i alguns carrers en el nord-oest del municipi entre les quals destaquen el carrer Camp de Túria.

En concret respecte a les infraestructures crítiques de salut, el projecte indica que la majoria dels hospitals i centres de salut importants queden fora o en el límit de l'àmbit de la ZBE. Això assegura que l'accés a servicis essencials no es veja compromés, mantenint l'accessibilitat per a emergències i pacients. Aquesta consideració és fonamental per a garantir que les mesures de control de la contaminació no afecten negativament la prestació de servicis de salut crítics.

Així mateix es recorda que l'Ordenança ha previst mecanismes addicionals per a protegir les necessitats de mobilitat i accés de les PMR, en concret eximint de les restriccions aquells vehicles construïts o modificats per a PMR i incloent excepcions d'accés per als vehicles que transporten persones titulars d'una targeta d'estacionament de persones amb mobilitat reduïda. Tot això de manera addicional als 48 accessos diaris a l'any aplicable a la resta de vehicles més contaminants.

En conseqüència es rebutja l'al·legació perquè es considera que ja s'han tingut en compte els criteris indicats en ella en el procés de definició de la ZBE.

5.24 Referència: Punt 2.a. Persones titulars de targeta d'estacionament PMR.

Exposa: La limitació a *un sol vehicle de lliure elecció* és la principal barrera identificada, insuficient per a moltes PMR que depenen de diversos suports.

Sol.licita: Modificar el punt 2.a per permetre el registre d'un nombre superior de vehicles (p.ex., 2 o 3) per targeta PMR; o bé, vincular l'exempció a la *persona titular* (requerint la presència de la targeta al vehicle i establint mecanismes de control adequats); o, com a mínim, implementar un sistema extremadament àgil i accessible per a canvis o addicions temporals de vehicles

Contestació:

Es remet a la resposta de l'al·legació 5.6.

5.25 Referència: Punt 2.a. (Aplicació a visitants).

Exposa: No s'explicita l'acceptació de targetes d'altres llocs.

Sol.licita: Especificar clarament al punt 2.a o en un apartat específic que la *Targeta Europea d'Estacionament* per a persones amb discapacitat expedida per altres estats membres de la UE o països amb conveni és vàlida per a l'exempció.

Establir un procediment de registre simplificat i accessible per als vehicles estrangers que portin aquestes targetes

Contestació:

S'accepta l'al·legació. Es treballarà per a connectar amb els registres europeus d'interoperabilitat per a comprovar la validesa de les targetes PMR europees.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓ DE ALCALDIA NÚM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



5.26 Referència: Punt 2.a. (Situacions transitòries).

Exposa: No es preveu la situació de persones amb discapacitat pendent de reconeixement oficial o d'expedició de la targeta.

Sol.licita: Estudiar la implementació d'un mecanisme d'*accés provisional* (temporal i revisable) per a persones que acreditin, mitjançant informe mèdic o social, una discapacitat amb mobilitat reduïda greu i que es trobin en procés de tramitació del reconeixement oficial o de la targeta PMR.

Contestació:

En la resposta a l'al·legació 5.6 ja s'ha indicat que el requisit serà disposar de la targeta PMR, la regulació específica de la qual ja contempla el supòsit d'obtenció d'esta targeta per a les persones que havent sol·licitat la qualificació del grau de discapacitat no disposen de la resolució d'aquesta.

En conseqüència de l'exposat s'accepta l'al·legació per remissió a la resposta de l'al·legació 5.6.

5.27 Referència: Punt 2.f. Persones amb mobilitat reduïda temporal.

Exposa: Cal claredat sobre la gestió de situacions temporals llargues o fluctuants.

Sol.licita: Detallar el procediment de renovació per a condicions temporals de llarga durada per evitar burocràcia excessiva. Estudiar com abordar situacions de malalties amb mobilitat fluctuant on la necessitat pot no ser constant.

Contestació:

L'ordenança contempla com a excepció a les persones amb mobilitat reduïda temporal prèvia presentació d'un informe mèdic expedit pel Servei de Salut en el qual s'indique el temps estimat en el qual tindrà dificultats de mobilitat que li impedisquen desplaçar-se pels seus propis mitjans.

En el citat informe metge s'haurà de determinar la duració, si bé tenint en compte que esta referència queda excessivament oberta s'inclourà una precisió que afija seguretat jurídica i establisca un límit temporal màxim de 6 mesos de cada certificat, sense perjudi de la seua renovació successiva, quedant la redacció com segueix:

2.f) Persones amb limitació de mobilitat temporal: La persona interessada haurà de presentar un informe mèdic expedit pel Servei de Salut en el qual s'indique el temps estimat en el qual tindrà dificultats de mobilitat que li impedisquen desplaçar-se pels seus propis mitjans. Sense perjudi del temps estimat que indique el citat informe metge haurà d'aportar-se un nou informe mèdic actualitzat cada 6 mesos.

5.28 Referència: Punt 2.g. Accessos especials.

Exposa: Aquest calaix de sastre necessita més definició i garantia d'accessibilitat.

Sol.licita: Detallar millor el procediment per als accessos especials, assegurant que sigui *clar, accessible, amb terminis de resolució raonables* i que explícitament reconegui com a motius vàlids les necessitats complexes relacionades amb la discapacitat (p.ex., requerir múltiples vehicles de suport simultàniament per a una activitat concreta, transport especialitzat no d'emergència). Simplificar el procediment per a serveis essencials recurrents (p.ex., transport a centres, atenció domiciliària).

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NÚM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



Contestació:

Les necessitats complexes d'accés a la ZBE relacionades amb la discapacitat s'han tractat de resoldre a través de l'exempció de les restriccions per a aquells vehicles construïts o modificats per a PMR i la inclusió d'excepcions d'accés per als vehicles que transporten persones titulars d'una targeta d'estacionament de persones amb mobilitat reduïda. Tot això de manera addicional als 48 accessos diaris a l'any aplicable a la resta de vehicles més contaminants.

Així mateix es recorda que els vehicles de servicis públics essencials estaran exempts de l'aplicació de les restriccions així com els vehicles vinculats a activitats econòmiques, que podrien cobrir els casos citats de transport especialitzat no d'emergència o l'atenció domiciliària. El cas del transport a centres es respon en la següent al·legació.

El procediment d'accessos especials s'ha inclòs per a tractar d'atendre necessitats més enllà de les contemplades i es garantirà la simplificació de procediments i temps de resposta raonable amb la posada en marxa del sistema.

Pels motius exposats es rebutja l'al·legació.

5.29 Referència: (Proposta Nova o dins de 2.g) Transport Col·lectiu a Centres

Exposa: El transport col·lectiu a centres de dia, ocupacionals o d'educació especial és vital i sovint es fa amb vehicles antics.

Sol·licita: Incloure una exempció específica o garantir un tràmit simplificat dins dels "Accessos especials" per als vehicles (furgonetes, minibusos) que realitzen el transport col·lectiu de PMR a aquests centres, gestionat per les entitats o empreses prestadores del servei.

Contestació:

Les tipologies concretes de vehicles construïts o modificats per a PMR estaran exempts de l'aplicació de les restriccions així com les furgonetes i minibusos i la resta de vehicles afectats per activitats econòmiques, tal com es recull en l'article 3 de l'Ordenança i l'Annex II. Per tant, ja s'ha contemplat esta excepció en la normativa i, en conseqüència, es rebutja l'al·legació.

5.30 Referència: (Proposta Nova o dins de 2.g) Assistents Personals.

Exposa: No queda coberta explícitament la figura de l'assistent personal reconeguda legalment.

Sol·licita: Incloure menció explícita a l'Annex II (dins d'un supòsit existent simplificat o com a punt nou) que garanteixi l'accés del vehicle particular de l'assistent personal acreditat quan estigui prestant servei a la persona amb discapacitat.

Contestació:

En atenció a la petició del CERMI s'ha ampliat a 2 accessos puntuals al mes l'excepció vinculada als vehicles que transporten Persones titulars d'una targeta d'estacionament de persones amb mobilitat reduïda. Així mateix, es recorda que els vehicles vinculats a activitats econòmiques també queden exempts d'aplicació de les restriccions.

Per tant, es considera que amb les mesures recollides en la normativa es dona compliment a les necessitats traslladades en esta al·legació i es rebutja.

5.31 Referència: Accessibilitat general del Procediment.

Exposa: Tot el procés ha de ser accessible.

Sol·licita: Garantir l'accessibilitat universal de tots els formularis (Declaració Responsable [174], etc.), oferint formats alternatius (p.ex., documents Word accessibles a més de PDF) i suport actiu

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓ DE ALCALDIA NÚM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



(telefònic, presencial) per a la seva complimentació per part de persones amb diferents tipus de discapacitat.

Contestació:
Es remet a la resposta de l'al·legació 5.10.

Referència: Gestió telemàtica i telefònica (Punt 6).

Exposa: La dependència de mitjans digitals o telefònics requereix màxima accessibilitat i fiabilitat.

Sol.licita: Assegurar mitjançant auditories externes el compliment estricte de les normes d'accessibilitat per a la web/app de gestió. Implementar sistemes d'atenció telefònica realment accessibles (amb alternatives com vídeo-interpretació en LSE o sistemes de text). Establir plans de contingència clars per a quan fallin aquests sistemes.

Contestació:
Es remet a la resposta de l'al·legació 5.10.

5.32 Referència: Verificació i Tràmit d'Audiència (Punts 5 i 7).

Exposa: El procés de comprovació i possible retirada del dret d'accés ha de ser garantista.

Sol.licita: El tràmit d'audiència previ a l'extinció d'un dret d'accés ha de realitzar-se per mitjans accessibles, concedint terminis suficients per a la resposta, considerant possibles dificultats de la persona interessada.

L'apartat 5. i) de l'Annex III regula el procediment d'esmena de sol·licituds incorrectes que, en qualsevol cas, serà conforme amb la legislació bàsica vigent en matèria de procediment administratiu.

D'acord amb l'exposat es rebutja l'al·legació perquè ja s'ha contemplat el caràcter garantista dels drets d'accés en la definició del sistema i dels procediments.

5.33 Referència: Documentació acreditativa d'ús/disponibilitat (Punt 2, Consideracions).

Exposa: L'exigència de documentació específica (contractes, etc.) pot ser una barrera en certs casos.

Sol.licita: Per als supòsits on sí es requereix acreditar l'ús o disponibilitat legal (activitat econòmica, famílies, accessos especials), l'Ajuntament hauria d'acceptar una varietat més àmplia de documents o mitjans de prova que acreditin raonablement la situació (p.ex., declaracions responsables o autoritzacions simples en casos de cessió temporal informal per part de familiars o cuidadors).

Tenint en compte el caràcter garantista dels procediments administratius i, així mateix, que els incompliments del que es preveu en l'ordenança comporten sancions administratives, resulta necessària l'exigència de documentació clara i precisa que no se supedita a interpretacions que podrien vulnerar el principi d'igualtat i seguretat jurídica.

En conseqüència de l'exposat es rebutja l'al·legació.

Aparcaments PMR: Proposta: L'Ajuntament ha de comunicar activament i garantir que l'accés a les places d'aparcament reservades per a PMR dins la ZBE està plenament assegurat per als vehicles degudament autoritzats sota el règim d'exempcions.

Contestació:

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓ DE ALCALDIA NÚM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



L'Ajuntament ha finalitzat la instal·lació de sensors en les places d'estacionament per a PMR passant de 806 places sensoritzades a 2.189 en 2024. Amb aquesta actuació es pretén millorar les polítiques d'estacionament mitjançant l'anàlisi de l'ús de les places i temps mitjà d'ús i, a més, implementar ferramentes per a la supervisió en temps real de l'ús inadequat de les places d'estacionament.

Es rebutja l'al·legació atés que l'Ajuntament ja està treballant en eixa direcció.

Impacte Econòmic: Proposta: Que l'Ajuntament, en la implementació i comunicació de la ZBE, mostri sensibilitat cap a la càrrega econòmica que la possible necessitat de renovar un vehicle pot suposar per a les PMR, que sovint afronten despeses addicionals per adaptacions. Facilitar informació clara i accessible sobre possibles línies d'ajuda existents (municipals, autonòmiques o estatals).

Contestació:

Els vehicles construïts o modificats per a la conducció per una persona amb alguna incapacitat estan excepcionats de les restriccions de la ZBE. No obstant això, es donarà difusió de les línies d'ajuda convocades per les Administracions Públiques per a la renovació del parc mòbil de vehicles.

Existixen actualment ajudes disponibles a través del programa d'incentius lligats a la mobilitat elèctrica (MOVES III), gestionades per l'IVACE i finançades amb fons procedents dels Pressupostos Generals de l'Estat.

Es rebutja l'al·legació ja que esta situació específica ha sigut abordada en la definició i el disseny de la normativa.

AL·LEGACIONS I PROPOSTES ESPECÍFIQUES SOBRE EL PROJECTE ZBE

5.34 **Referència:** Pàgina 9 del Projecte ZBE.

Alegació: L'objecte del document, tal com es descriu, se centra en complir els requisits del RD 1052/2022 [43] i adaptar la ZBE transitòria, però no menciona explícitament com a objectiu del Projecte l'anàlisi i garantia dels drets de col·lectius específics, com les persones amb discapacitat, en el disseny de la ZBE. L'enfocament sembla principalment tècnic i normatiu.

Proposta: Incloure dins de l'objecte i abast del document del Projecte ZBE un punt específic que indiqui: "Analitzar i garantir que el disseny, les mesures, les excepcions i els procediments de la ZBE de València siguin plenament conformes amb els drets de les persones amb discapacitat, assegurant la seva mobilitat essencial, l'accessibilitat universal i la no discriminació, en línia amb la CDPD i l'article 49 de la Constitució Espanyola".

Contestació:

Tant el Projecte com l'Ordenança s'han elaborat intentant minimitzar l'impacte en les necessitats específiques de mobilitat i la protecció dels interessos econòmics, professionals i socials, tal com es recull en el preàmbul, en la Memòria d'Anàlisi d'Impacte Normatiu (MAIN) i el Projecte Tècnic. Tot això de conformitat al que s'establix en el Reial decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel qual es regulen les zones de baixes emissions on s'indica expressament que el Projecte haurà d'incloure "un Anàlisi d'impacte social, de gènere i de discapacitat i, amb especial èmfasi en els grups socials de major vulnerabilitat, tant des de la perspectiva de beneficis per a la salut com de limitació individual de la mobilitat, incloent-hi les campanyes previstes per a la seua publicitat".

En conseqüència i fruit de l'anterior anàlisi, s'han establert exempcions de les restriccions per a aquells vehicles construïts o modificats per a PMR i la inclusió d'excepcions d'accés per als vehicles que transporten persones titulars d'una targeta d'estacionament de persones amb

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NÚM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



mobilitat reduïda. Tot això de manera addicional als 48 accessos diaris a l'any aplicable a la resta de vehicles més contaminants.

També s'ha recollit en l'apartat 8.2.2. del projecte un objectiu específic relacionat amb la millora de l'accessibilitat unit a l'apartat 9.1.6 que conté mesures concretes encaminades a aconseguir l'accessibilitat universal com són l'adequació de parades de transport públic, generació de nous passos de vianants, instal·lació de sensors per a places PMR així com la seua ampliació i la instal·lació de semàfors amb avisadors acústics i descontadors i actuacions de calmat de trànsit.

Es considera que el contingut de l'al·legació està cobert pel text del Projecte i es rebutja l'al·legació.

5.35 Referència: Pàgines 10-11, especialment punt 3.1 i il·lustració 1.

Alegació: Tot i que la justificació detallada del perímetre es remet a l'apartat 9.1.1.1 (que posteriorment s'analitzarà), la presentació inicial del perímetre (Rondes Nord i Sud, Serradora, etc.) no fa menció a com s'ha considerat l'impacte d'aquesta delimitació en l'accés a serveis essencials freqüentats per persones amb discapacitat (hospitals principals, centres de puguin quedar dins o just als límits de la ZBE.

Proposta: Incloure a l'apartat 3.1 una declaració indicant que en la definició del perímetre s'ha tingut en compte (o es tindrà en compte en les revisions) l'accessibilitat als principals equipaments i serveis d'ús preferent per persones amb discapacitat, per evitar que la ZBE generi barreres indirectes a l'accés a aquests recursos fonamentals. Si ja s'ha fet, detallar-ho breument.

Contestació:

L'estructura del contingut del Projecte ve determinada per l'Annex I del Reial decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel qual es regulen les zones de baixes emissions. És per això que, en aplicació a l'anterior, en aquest primer apartat únicament es defineix el perímetre incloent la seua justificació en l'apartat 9.1.1.1, juntament amb l'anàlisi d'alternatives.

Així mateix, es remet a la resposta de l'al·legació 5.23.

Per tot l'anterior, es rebutja l'al·legació.

5.36 Referència: Punt 4.2. Superfície Contaminada i Població Exposada.

Alegació: Aquest apartat quantifica la població total afectada dins dels límits de la ZBE, però no ofereix dades desagregades sobre la població amb discapacitat reconeguda o amb mobilitat reduïda resident dins d'aquest àmbit. Disposar d'aquesta informació és crucial per entendre l'abast real de l'afectació sobre aquest col·lectiu.

Proposta: Incloure una estimació (basada en dades disponibles de l'INE, Serveis Socials municipals o autonòmics) del nombre aproximat de persones amb discapacitat reconeguda i/o titulars de targeta PMR que resideixen dins del perímetre proposat per a la València ZBE.

Contestació:

S'accepta l'al·legació i s'inclou la quantificació en l'apartat 9.1.1.1 del Projecte.

5.37 Referència: Punt 4.3. Autoritats i Unitats Responsables

Alegació: Es detallen les unitats administratives responsables de l'elaboració, implementació, gestió i seguiment (Mobilitat, Procediment Sancionador, Millora Climàtica, DGT, Conselleria Medi Ambient). No obstant això, no es menciona cap unitat o mecanisme específic de coordinació o

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓ DE ALCALDIA NÚM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



consulta amb els òrgans de participació de la discapacitat (com el Consell Municipal de Persones amb Discapacitat) ni amb les entitats representatives com el CERMI CV, ni en la fase d'elaboració (més enllà de la informació pública general) ni en les fases posteriors d'execució, seguiment i revisió.

Proposta: Incloure en l'apartat de responsables de la "Ejecución (Implementación, gestión y seguimiento)" un punt específic que indiqui la necessària coordinació i consulta periòdica amb el Consell Municipal de Persones amb Discapacitat i/o entitats representatives del sector per al seguiment de l'impacte de la ZBE sobre aquest col·lectiu i la proposta de possibles ajustos.

Contestació:

S'accepta l'al·legació i s'inclou el Consell Municipal de Persones amb Discapacitat i/o entitats representatives del sector per al seguiment de l'impacte de la ZBE.

5.38 Referència: Pàgines 20-32, especialment llistat d'instruments i anàlisi de coherència.

Alegació: Si bé s'analitza la coherència amb múltiples plans (europeus, estatals, autonòmics, locals), incloent plans de mobilitat, clima, urbanisme, etc., no es fa una anàlisi explícita de la coherència del Projecte ZBE amb els **Plans d'Accessibilitat Universal** municipals o autonòmics existents, ni amb les **Estratègies d'Inclusió Social** que puguin tenir objectius relacionats amb la mobilitat de grups vulnerables. Tampoc s'analitza la coherència amb la Llei General de Drets de les Persones amb Discapacitat (LGD) més enllà d'una menció tangencial a l'apartat d'accessibilitat.

Proposta: Afegir un subapartat específic dins de l'Apartat 5 que analitzi la coherència del Projecte ZBE amb la Llei General de Drets de les Persones amb Discapacitat i de la seva Inclusió Social, i amb els Plans d'Accessibilitat Universal i Estratègies d'Inclusió Social rellevants, assegurant que les mesures de la ZBE no entren en conflicte amb els objectius d'aquests instruments sinó que es complementen

Contestació:

S'accepta l'al·legació afegint el següent contingut a l'apartat 5:

1.2.7. Text Refós de la Llei General de drets de les persones amb discapacitat i de la seua inclusió social.

El Text Refós de la Llei General de drets de les persones amb discapacitat i de la seua inclusió social té com a objectiu garantir la igualtat d'oportunitats, la no discriminació i la inclusió social de les persones amb discapacitat. Entre els seus principis fonamentals es troba l'accessibilitat universal, que es defineix com "la condició que han de complir els entorns, processos, béns, productes i servicis, així com els objectes, instruments, ferramentes i dispositius, per a ser comprensibles, utilitzables i practicables per totes les persones en condicions de seguretat i comoditat i de la forma més autònoma i natural possible".

En l'àmbit de la mobilitat, estableix l'obligació de les administracions públiques de promoure les mesures necessàries perquè l'exercici dels drets de les persones amb discapacitat siga real i efectiu en tots els àmbits de la vida, incloent-hi el transport i l'accés a l'entorn urbà. Això implica l'eliminació de barreres i la provisió d'ajustos raonables.

L'Ordenança i el Projecte de Zona Baixes Emissions de la ciutat de València es considera coherent amb el Text Refós de la LGD pels següents motius:

1. S'ha realitzat un reconeixement explícit a protegir les necessitats de mobilitat i accés de les PMR, en concret eximint de les restriccions aquells vehicles construïts o modificats per a PMR i incloent excepcions d'accés per als vehicles que transporten persones titulars d'una targeta d'estacionament de persones amb mobilitat reduïda que tinguen reconeguda oficialment la

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NÚM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



condició de persona amb discapacitat. Tot això de manera addicional als 48 accessos diaris a l'any aplicable a la resta de vehicles més contaminants. Amb aquestes excepcions àmplies i flexibles s'evita la discriminació indirecta cap a les persones amb discapacitat i es garanteix el seu accés a servicis essencials, ocupació, educació o participació social.

2. Sistemes de gestió accessibles: Els sistemes de control i gestió de la ZBE (registre de matrícules, informació, tramitació de permisos) seran accessibles per a les persones amb discapacitat, incloent-hi opcions telemàtiques, telefòniques i presencials que s'adapten a les seues necessitats.

3. Comunicació i difusió: Es treballarà perquè les campanyes d'informació siga clares, accessibles i àmpliament difoses per a les persones amb discapacitat.

5.2.8 L'Estratègia Espanyola sobre Discapacitat 2022-2030

Aquesta Estratègia és el document guia a nivell nacional en matèria de discapacitat. Els seus objectius principals, en línia amb la Convenció Internacional sobre els Drets de les Persones amb Discapacitat i la LGD (Reial decret legislatiu 1/2013), se centren en promoure el ple exercici dels drets humans de les persones amb discapacitat, fomentar la inclusió social i la participació, impulsar l'autonomia personal i la vida independent i promoure el Disseny Universal.

En relació amb estos principis, cal dir que tant l'Ordenança com el Projecte de ZBE s'han elaborat amb l'objectiu de reconèixer les necessitats especials de mobilitat de les persones amb discapacitat i per a això s'han inclòs mesures, com les excepcions i exempcions d'aplicació de les restriccions que garantisquen el dret a la mobilitat i a l'accessibilitat universal. Mitjançant l'aplicació de les mateixes s'ha intentat evitar que les restriccions de la mobilitat generen una barrera significativa per a la participació en la vida comunitària, l'accés a l'ocupació, l'educació i els servicis així com de l'autonomia de les persones amb discapacitat. Quant al disseny universal s'han inclòs mesures específiques per a garantir-lo com l'adequació de parades de transport públic, generació de nous passos de vianants, instal·lació de sensors per a places PMR així com la seua ampliació i la instal·lació de semàfors amb avisadors acústics i descontadors i actuacions de calmat de trànsit.

5.3.4 Llei 8/2024, de 30 de desembre, de la Generalitat, d'accessibilitat universal de la Comunitat Valenciana

Els principis de la Llei 8/2024 d'Accessibilitat Universal de la Comunitat Valenciana són els següents:

- Accessibilitat Universal: És l'eix central, buscant que entorns, processos, béns, productes i servicis siguen comprensibles, utilitzables i practicables per totes les persones.
- Disseny Universal o Disseny per a Totes les Persones: Promou que les solucions es conceben des de l'inici per a ser accessibles per a tots, sense necessitat d'adaptacions.
- No Discriminació: Prohibix qualsevol discriminació directa o indirecta per raó de discapacitat.
- Autonomia Personal i Vida Independent: Subratlla la importància de garantir la capacitat de les persones per a prendre decisions i portar una vida autònoma.
- Ajustos Raonables: Obliga a realitzar les modificacions i adaptacions necessàries quan les mesures d'accessibilitat universal no siguen possibles o suficients per a garantir a una persona amb discapacitat el gaudi o exercici dels seus drets en igualtat de condicions.
- Accessibilitat Cognitiva: Exigix que la informació i comunicació siguen comprensibles per a tots.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓ DE ALCALDIA NÚM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



Es considera que l'Ordenança i Projecte de Zona de Baixes Emissions és compatible amb la citada Llei autonòmica perquè tracta de facilitar al màxim les necessitats de mobilitat de les persones amb discapacitat a través de les excepcions i exempcions d'aplicació de les restriccions, promou que les alternatives de transport públic i el disseny urbà siguin accessibles i tracta que tots els procediments de la ZBE siguin cognitivament i físicament accessibles per a totes les persones amb discapacitat.

5.39 Referència: Punt 8.2.2. Millora de la Accessibilitat.

Alegació: Aquest apartat enfoca correctament la necessitat de millorar l'accessibilitat universal, mencionant PMR, dones, menors i gent gran. No obstant això, els objectius que es desprenen del text són genèrics ("assegurar desplaçaments més ràpids, segurs i eficients", "promoure una mobilitat inclusiva i equitativa", "eliminar barreres"). Falten objectius *quantificables* específics relacionats amb l'accessibilitat dins del marc de la ZBE, més enllà dels indicadors de seguiment que es detallen posteriorment a l'apartat 15.

Proposta: Definir objectius quantificables dins d'aquest apartat, vinculats a la implementació de la ZBE. Per exemple: "Garantir que el 100% dels tràmits administratius relacionats amb les excepcions de la ZBE siguin accessibles universalment per a l'any X", "Reduir en un Y% el temps mitjà de tramitació d'excepcions per a PMR", "Assegurar que Z% de les alternatives de transport públic reforçades per la ZBE compleixen els criteris d'accessibilitat universal", "Mantenir o millorar l'índex d'accessibilitat global percebuda per les PMR dins l'àmbit de la ZBE segons enquestes periòdiques".

Contestació:

El disseny d'aquest projecte s'ha concebut sota el principi de definir objectius i mesures concretes, així com d'assegurar el seu seguiment mitjançant l'ús d'indicadors específics. En matèria d'accessibilitat existixen diferents indicadors en l'apartat 15 del projecte, la qual cosa no obsta perquè en ocasió del procés d'avaluació regular que preveu l'apartat 15.2, s'incloguen nous objectius i indicadors posteriorment, ja que es tracta d'un procés dinàmic.

Pels motius exposats es rebutja l'al·legació.

5.40 Referència: Punt 9.1.1. Aplicació de la zona de baixes emissions València ZBE. Concretament, subapartats sobre restriccions, anàlisi d'alternatives i excepcions.

Alegació (Restricció per Tipologia): La decisió de restringir només vehicles associats a la mobilitat de persones (turismes, motos, ciclomotors), excloent transport de mercaderies i autobusos, es justifica per impacte econòmic i percentatge del parc. No obstant, cal assegurar que aquesta exclusió no generi efectes perversos (p.ex., un augment relatiu de la contaminació per furgonetes o camions antics si no s'actua sobre ells en paral·lel). Més important per a CERMI CV: la categoria "vehicles associats a mobilitat de persones" és molt àmplia i inclou els vehicles usats per PMR o els seus suports.

Proposta (Restricció per Tipologia): Mantenir la restricció als turismes, motos i ciclomotors tipus A, però incloure dins de l'apartat de mesures de foment de la logística sostenible (9.1.9) i de renovació de flota EMT (9.1.7) objectius clars per a la reducció d'emissions també en aquests sectors, per assegurar una coherència global. Reforçar que les excepcions (9.1.1.4) són clau per mitigar l'impacte sobre les PMR dins la categoria restringida.

Contestació:

En l'apartat 9.1.9 de Foment de la logística sostenible ja es recullen exemples concrets de mesures a aplicar per a reduir les emissions d'este sector com són les següents:

- Instal·lació de sensors de detecció d'ocupació en les places de càrrega i descàrrega desplegats per tota la ciutat que proporcionaran informació a les empreses transportistes per a així reduir el trànsit d'agitació d'esta mena de vehicles.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓ DE ALCALDIA NÚM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



- Impuls del lliurament d'última milla utilitzant mitjans de transport no contaminants en col·laboració amb el sector públic i privat.
- Increment de les places de C/D en aquells llocs on siga necessari.
- Ampliació del tonatge màxim permès per a camions des de les 12 t a les 18 t únicament per als camions zero emissions i sempre que les seues dimensions siguen de 8 m com a màxim de longitud, garantint d'esta manera que no s'afecta la fluïdesa del trànsit i que són compatibles amb les places de càrrega i descàrrega existents.

De la mateixa manera, en l'apartat 9.1.7 sobre la renovació i electrificació de l'EMT, es recull com a mesura concreta el pla d'inversions per al període 2024/2028 que contempla inversions per import de 171,7 milions d'euros per a la renovació de la flota, la construcció d'una nova cotxera i l'electrificació de totes elles, entre altres, amb la finalitat última que al final del període l'edat mitjana dels autobusos passe d'una antiguitat de 9,85 anys a 6,55 anys i el 92% de la flota siga híbrida i elèctrica.

Es realitzarà seguiment de totes estes mesures a través del procés d'avaluació i revisió recollit en l'apartat 15.

Atés que ja s'ha contemplat el contingut de l'al·legació en el Projecte es rebutja l'al·legació.

5.41 Alegació (Excepcions PMR - Reiteració): L'enumeració d'excepcions al punt 9.1.1.4 inclou "Vehículos que transportan personas titulares de una tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida".

Proposta (Excepcions PMR): Reformular l'excepció c) del punt 9.1.1.4 per reflectir una major flexibilitat: "c) Vehículos utilitzats per al transport de persones titulars de targeta d'estacionament per a PMR (incloent la Targeta Europea), garantint un sistema de registre o autorització flexible que permeti l'ús de múltiples vehicles de suport habituals o puntuals necessaris, i contemplant mecanismes per a situacions transitòries o pendents de resolució administrativa". Addicionalment, incloure una excepció específica per a Assistents Personals acreditats en servei, o garantir que el procediment d'"Accesos Especials" els cobreixi de manera explícita i simplificada

Aquesta formulació és insuficient i no recull la complexitat ja exposada (necessitat de més d'un vehicle, targeta europea, situacions transitòries, assistents personals). El Projecte, com a document base, hauria de reflectir una visió més àmplia de les necessitats d'excepció per a PMR.

Contestació:

Es remet a la resposta de l'al·legació 5.6 i 5.34.

Així mateix s'indica que l'apartat del projecte que esmenta l'al·legació únicament recull una enumeració de les situacions excepcionades no resultant necessari indicar en el mateix les particularitats de cada excepció que són objecte d'apartats posteriors o de definició en l'Ordenança.

5.42 Referència: Punt 9.1.6. Medidas de Accesibilidad universal.

Alegació: Les mesures descrites són positives (adaptació parades EMT, sensorització places PMR, semàfors acústics, trànsit calmat), però es presenten com un conjunt d'accions sense una vinculació estratègica clara amb la ZBE més enllà de ser mesures de mobilitat complementàries. No queda clar si la ZBE actuarà com a catalitzador per accelerar o prioritzar aquestes mesures dins del seu àmbit.

Proposta: Reformular lleugerament l'apartat per vincular més directament aquestes mesures d'accessibilitat amb la implantació de la ZBE. Per exemple, indicant que "la reordenació de la mobilitat derivada de la ZBE prioritzarà la implementació accelerada de mesures d'accessibilitat

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NÚM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



universal dins del seu perímetre, aprofitant les intervencions per garantir..." o establint objectius temporals concrets per a aquestes accions dins de l'àmbit ZBE.

Contestació:

Segons s'establix en el document Directrius per a la creació de zones de baixes emissions (ZBE), el projecte de zones de baixes emissions haurà de promoure la millora d'esta qualitat de l'aire en tot el municipi i no exclusivament en la zona afectada. Per això, les mesures proposades estan orientades a tot l'àmbit municipal.

En atenció a l'anterior es rebutja l'al·legació.

5.43 Referència: Punt 12.3. Anàlisi de l'Impacte en els Grups Socials Més Vulnerables.

Alegació: L'anàlisi reconeix correctament la possible afectació als grups vulnerables per dependència de vehicles antics o dificultats econòmiques per renovar-los. La mesura compensatòria proposada (títol de transport públic gratuït per achatarrar vehicle afectat) és positiva, però pot ser insuficient per a PMR que *no poden* utilitzar el transport públic convencional (fins i tot adaptat) per les seves limitacions funcionals i necessiten *necessàriament* un vehicle privat (adaptat o no). L'anàlisi no aprofundeix prou en l'impacte específic sobre PMR amb baixos ingressos que requereixen vehicle propi.

Proposta: Ampliar l'anàlisi del punt 12.3 per incloure una valoració específica de l'impacte sobre PMR amb baixos ingressos que tenen dependència del vehicle privat. Proposar mesures compensatòries addicionals o alternatives per a aquest subgrup, com podrien ser: línies d'ajuda específiques per a l'adaptació o adquisició de vehicles accessibles ECO o 0; o l'aplicació més flexible de les excepcions (com la de més d'un vehicle) per a titulars.

Considerar també l'impacte sobre l'augment del cost de serveis de transport adaptat porta a porta si aquests depenen de vehicles que puguin veure's afectats

Contestació:

Es remet a la resposta de les al·legacions 5.4, 5.5 i 5.6 on s'indiquen les excepcions contemplades per a garantir les necessitats específiques de mobilitat de les persones amb discapacitat.

5.44 Referència: Punt 13.4. Impacte Social.

Alegació: L'anàlisi d'impacte social se centra molt en l'edat i el gènere, concloent un impacte positiu general i fins i tot més gran per a les dones. Tot i mencionar les persones grans com a grup sensible, l'anàlisi de l'impacte sobre les persones amb *discapacitat* com a grup social específic amb possibles vulnerabilitats creuades (discapacitat, edat, gènere, baixos ingressos) és molt superficial o inexistent en aquest apartat concret.

Proposta: Incloure dins del punt 13.4 una secció específica dedicada a l'anàlisi de l'impacte social sobre les persones amb discapacitat, considerant les barreres potencials (mobilitat, econòmiques, accés a informació/tràmits) però també els beneficis (millora qualitat aire, possible millora accessibilitat espai públic) i la necessitat de mesures específiques per garantir un balanç positiu.

Contestació:

Es remet a la resposta de l'al·legació 5.43. Les persones amb discapacitat són un dels casos específics que s'han tingut en compte per a l'establiment de les excepcions amb l'objectiu de minimitzar l'impacte de la implantació de la zona de baixes emissions.

Segons s'ha recollit en la resposta d'al·legacions anteriors, el sistema implantat de detecció de matrícules permetrà excloure automàticament aquells vehicles especialment adaptats per a

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓ DE ALCALDIA NÚM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



persones amb discapacitat, per la qual cosa podran accedir lliurement a la ZBE sense necessitat de realitzar cap tràmit amb l'Administració. La resta de vehicles qualificats com més contaminants disposaran de dos autoritzacions puntuals de lliure elecció la sol·licitud de la qual es facilitarà a través del sistema de gestió d'accessos posats a la disposició de les persones usuàries i que complirà amb la normativa d'accessibilitat vigent. Així mateix, s'està treballant per a disposar de connexió amb els registres d'interoperabilitat per a simplificar al màxim la possible tramitació administrativa.

Les millores esperades de la mesura es recullen al llarg de tot el document, especialment en l'apartat 7 en relació amb la qualitat de l'aire.

5.45 Referència: Pàgines 110-117.

Alegació: L'anàlisi d'impacte de gènere conclou un impacte positiu, basant-se en que les dones usen més el transport públic i van a peu, i es veuran menys afectades per les restriccions al vehicle privat. Tot i que aquestes dades són rellevants, l'anàlisi podria ser més matisat considerant la interseccionalitat: dones amb discapacitat, dones cuidadores (que poden necessitar vehicle per als desplaçaments de cura), dones de rendes baixes, dones grans. L'excepció per embaràs és positiva, però no cobreix tota la complexitat de la mobilitat de cura associada al gènere. La conclusió d'un impacte positiu general podria minimitzar les dificultats específiques que algunes dones sí podrien experimentar.

Proposta: Refinar l'anàlisi d'impacte de gènere per incloure una perspectiva interseccional, analitzant com la ZBE pot afectar de manera diferenciada a dones amb altres factors de vulnerabilitat (discapacitat, edat, renda, responsabilitats de cura no remunerades). Avaluar si les excepcions previstes són suficients per cobrir la diversitat de necessitats de mobilitat de les dones, especialment les relacionades amb la cura.

Contestació:

Sense perjuí que les combinacions de variables d'estudi poden ser molt variades, l'anàlisi de l'impacte de gènere realitzat complix amb els paràmetres d'estudi d'altres ordenances. En tot cas eixe projecte i ordenança han tingut específica consideració a la problemàtica de la discapacitat mentre es contempla l'exempció de les restriccions per a aquells vehicles construïts o modificats per a PMR i la inclusió d'excepcions d'accés per als vehicles que transporten persones titulars d'una targeta d'estacionament de persones amb mobilitat reduïda. Tot això de manera addicional als 48 accessos diaris a l'any aplicable a la resta de vehicles més contaminants.

Pels motius exposats es rebutja l'al·legació.

5.46 Referència: Punt 15.1. Indicadors de Seguiment.

Alegació: El llistat d'indicadors és extens i cobreix molts aspectes (qualitat aire, canvi climàtic, mobilitat sostenible). Dins dels indicadors de "Millora de l'accessibilitat" i "Fomento de la electromovilidad" es recullen dades rellevants (places PMR, semàfors). No obstant, falten indicadors que mesurin directament la percepció o l'experiència de les PMR amb la mobilitat dins la ZBE, o indicadors específics sobre la gestió de les seves excepcions.

Proposta: Afegir indicadors específics de seguiment relacionats amb la discapacitat, com ara:

- Nombre de sol·licituds d'excepció PMR (permanents, temporals, especials) rebudes, resoltes i temps mitjà de resolució.
- Nombre d'incidències o queixes rebudes relacionades amb l'accés de PMR a la ZBE o amb l'accessibilitat dels tràmits.
- Resultats d'enquestes periòdiques de satisfacció o percepció de la mobilitat dins la ZBE dirigides específicament a PMR.
- Indicador de cobertura territorial de serveis de transport adaptat (públic o concertat) dins la ZBE.

Contestació:

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NÚM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



S'accepta l'al·legació i s'inclouen els indicadors.

5.47 Referència: Punt 15.2. Procediment de Revisió de les Mesures.

Alegació: El procediment descriu fases de recopilació de dades, anàlisi, avaluació d'impacte, identificació d'accions correctives i comunicació. Esmenta la participació de "parts interessades" i la "retroalimentació de les persones residents", però no garanteix formalment la participació activa de les organitzacions representatives de la discapacitat en aquest procés de revisió.

Proposta: Modificar el punt 15.2 per establir explícitament que el procediment de revisió de les mesures de la ZBE inclourà la *participació activa i consulta formal* del Consell Municipal de Persones amb Discapacitat i/o entitats representatives com CERMI CV, especialment en les fases d'anàlisi de resultats, avaluació d'impacte social i identificació d'accions correctives que afectin aquest col·lectiu.

Contestació:

Es remet a la resposta de l'al·legació 5.37.

5.48 Referència: Pàgina 127 [1434] (remet a l'Annex I, no inclòs aquí però referenciat).

Alegació: Tot pla de comunicació associat a la ZBE ha de garantir l'accessibilitat universal dels seus missatges i canals.

Proposta: Encara que l'Annex I no estigui disponible per a aquesta anàlisi, s'ha d'exigir que el Pla de Comunicacions detallat a l'Annex I compleixi estrictament amb tots els requisits d'accessibilitat universal mencionats anteriorment en l'al·legació sobre l'Article 13 de l'Ordenança (punt V.16 d'aquest document: formats diversos, LSE, lectura fàcil, subtitulació, accessibilitat digital, etc.).

Contestació:

Es remet a la contestació de l'al·legació 5.10.

6- 00118-2025-87030, a nombre de José María Riaño Sebastián (ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS DEL SECTOR DE DOS RUEDAS), de fecha 10 de abril de 2025.

Alegación 1

Expone:

Las etiquetas ambientales de los vehículos de la categoría L de homologación son distintas de las de los turismos (categoría M y N) y los factores de emisiones que representan tampoco son los mismos

Solicita

Aplicar a la moto y los vehículos ligeros (categoría L) criterios diferentes de los del coche a la hora de definir restricciones en la ZBE, siguiendo una pauta:

- Los vehículos de categoría L sin etiqueta deberían recibir el mismo trato que los coches con etiqueta B.
- Los vehículos de categoría L con etiqueta B deberían recibir un trato similar a los coches de etiqueta C.
- Los vehículos de categoría L con etiqueta C deberían recibir el mismo trato que los coches de etiqueta ECO.
- Respecto a la etiqueta "cero", no debería plantearse ningún tipo de restricción de acceso o circulación.
- Al margen de esto, las restricciones a las motos deberían iniciarse más tarde, para favorecer el cambio modal y poner en valor sus ventajas en la movilidad urbana sostenible.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NÚM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



Contestació:

El artículo 5.2 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones establece lo siguiente:

2. De acuerdo con la definición de ZBE del artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, las medidas indicadas en el apartado anterior incluirán prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos, según su potencial contaminante. A estos efectos, se empleará la clasificación establecida en el anexo II.E del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, y sus futuras actualizaciones.

En consecuencia, la referencia que disponen las entidades locales para adoptar restricciones de acceso a las Zonas de Bajas Emisiones son los criterios de clasificación establecidos por la DGT en el Reglamento General de Vehículos.

En segundo lugar, tal y como se ha justificado en el apartado 9.1.1.1 del Proyecto, en el análisis de alternativas se ha contemplado la posibilidad de establecer restricciones a la movilidad de las personas o de las mercancías. Allí se concluye que la movilidad de las personas representan el núcleo principal de los kilómetros-vehículo anuales y de las emisiones de contaminantes ambientales, siendo los responsables de 83% del origen de la contaminación de CO₂, el 79,5% de PM₁₀ y el 68,7% de NO_x y, por ello, se ha optado por restringir este tipo de movilidad.

Se considera que aplicar las restricciones de manera uniforme a motocicletas y turismos busca una mayor coherencia en la política medioambiental y evita la percepción de que un tipo de vehículo está exento de responsabilidad en la contaminación. También con ello se busca el fomento de la renovación del parque automovilístico e incentivar la adquisición de vehículos más modernos que cumplan las normativas Euro más recientes ya que, según los datos de caracterización del parque móvil circulante del Anexo D, las motocicletas y ciclomotores sin etiquetas poseen una edad media de 22,1 años, superior incluso al de los turismos.

Por todo lo expuesto se rechaza la alegación.

Alegación 2: Propuestas de medidas para favorecer la movilidad aprovechando las ventajas de la moto y los vehículos ligeros de forma segura

1. Lograr una dotación de aparcamiento suficiente y seguro para las motocicletas y ciclomotores de hasta tres ruedas, convirtiendo siempre la primera plaza contigua a un paso de peatones en reserva de motos.

Contestació:

En la actualidad existen más de 14.300 plazas de motocicleta en calzada en la ciudad de València de las cuales se han generado casi 2.000 adicionales en los dos últimos años. Por tanto, los datos evidencian que la propuesta solicitada está alineada con las políticas de movilidad que se están llevando a cabo desde el Ayuntamiento.

Asimismo, cabe indicar que se continuará trabajando en la reconversión de las plazas de turismo a plazas de motocicletas en los pasos de peatones de la ciudad con el objetivo adicional de garantizar una visibilidad suficiente que permita anticipar a los vehículos que circulan por la calzada si algún peatón se dispone a cruzar.

Se rechaza la alegación dado que es una política que ya se está implementando por el Ayuntamiento.

2. Tener en cuenta a las motocicletas y ciclomotores de hasta tres ruedas en los espacios de estacionamiento reservado para la recarga de vehículos eléctricos

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NUM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



Contestació:

Tal y como se describe en el apartado 9.1.8 del Proyecto que acompaña a la Ordenanza, una de los objetivos complementarios que se persiguen con la implantación de la ZBE es el fomento de la electromovilidad. A nivel municipal se está impulsando de forma decidida la instalación de nuevos puntos de recarga para vehículos eléctricos con el objetivo de aumentar significativamente su número en los próximos años. En 2025 se prevé poner en marcha 115 puntos de recarga adicionales que son compatibles para coches y motos.

No se acepta la alegación dado que la política a la que hace referencia ya forma parte de las acciones que el Ayuntamiento está llevando a cabo.

3. Campañas de control de mantenimiento de la motocicleta

Contestació:

Se acepta la alegación, se dará traslado a Policía Local de València de la propuesta para que se integre dentro de las campañas anuales de concienciación.

4. Puntos de concentración de siniestralidad

Contestació:

El análisis de la seguridad vial de la ciudad es una prioridad clave para el área de movilidad y seguridad y en la que se trabaja de manera continua. Anualmente se analizan los puntos con mayor siniestralidad y se proponen medidas para disminuirla mediante auditorías de seguridad vial externas efectuadas por personal certificado por el Ministerio. Asimismo también se dispone de un Plan Director de Seguridad Vial, actualmente en fase de actualización, con el objetivo de diagnosticar y proponer actuaciones que mejoren las cifras de siniestralidad con especial atención en los usuarios vulnerables.

En consecuencia se rechaza la alegación debido a que es una acción que ya se efectúa por parte del Ayuntamiento.

5. Informe de auditoría de seguridad vial urbana motociclista

Contestació:

En las auditorías de seguridad vial que se realizan anualmente en el Ayuntamiento de València ya se establece como punto de partida el análisis de la infraestructura y comportamiento de los diferentes usuarios de las vías.

Se desestima la alegación, dado que la acción solicitada ya forma parte de las políticas que el Ayuntamiento está llevando a cabo

6. Mantenimiento de vías, estado del asfalto y pinturas de señalización.

Contestació:

El ayuntamiento dispone de los medios y recursos necesarios para garantizar un adecuado mantenimiento de las vías y de la señalización.

La alegación es rechazada, ya que la acción solicitada ya se encuentra en fase de implementación por parte del Ayuntamiento.

7. Zonas de parada avanzada para motocicletas

Contestació:

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NÚM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



La posibilidad de crear zonas de parada avanzada para motocicletas se encuentra recogida en la Ordenanza de Movilidad.

No obstante, no es una solución que se haya extendido en la ciudad puesto que implementarla requiere espacio suficiente en la calzada antes del semáforo, así como crear carriles avanza-moto, y en calles estrechas o con infraestructura ya muy densa, puede ser difícil su instalación.

No se acepta la alegación debido a los motivos expuestos.

8. Creación de carriles avanza-moto

Contestación:

Se remite a la respuesta anterior.

9. Pasos de peatones con señalización combinada

Contestación:

Siguiendo el criterio que ya se tenía en cuenta en otras grandes ciudades españolas, hace más de diez años en València se decidió la implantación de un taqueado en lugar de franjas completas exclusivamente en pasos de peatones semaforizados en los que la fase verde para peatones coincide íntegramente con fase rojo para vehículos. En estos casos, la marca vial sirve como refuerzo de la señal semafórica y encauzamiento del tráfico peatonal.

Ello aumenta la seguridad vial para motocicletas y ciclomotores, que se encuentran con menos superficie pintada en la calzada en su circulación por la ciudad.

Y así queda regulado en el Artículo 30. Características de los pasos peatonales:

4. Los pasos peatonales regulados con semáforos con línea de detención para los vehículos, con el fin de indicar el itinerario que deben seguir las personas viandantes para cruzar la calzada, se podrán señalizar horizontalmente con dos líneas discontinuas de color blanco, dispuestas sobre el pavimento perpendicularmente al eje de la calzada, separadas la distancia necesaria para que incluya el ancho del vado peatonal correspondiente.

Como consecuencia de ello se rechaza la alegación dado que es una política que ya se realiza.

10. Valorar la creación de carriles segregados de acceso a la ciudad para el ciclomotor y la motocicleta o segmentar por modos de transportes los carriles de acceso en hora punta

Contestación:

La titularidad de las vías de acceso a la ciudad no corresponde al Ayuntamiento de València. En consecuencia se rechaza la alegación.

11. Permitir el filtrado ordenado de los ciclomotores y motocicletas

Contestación:

Se remite a la contestación de la alegación nº7 anterior.

12. Permitir la circulación de motocicletas por el arcén en situaciones de congestión

Contestación:

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NÚM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



La circulación por arcenes es más propio de las carreteras interurbanas que de las vías urbanas donde no suele existir arcén. En cualquier caso, deberá ser objeto de regulación en la normativa de regulación. Por tanto, se rechaza la alegación.

13. Autorizar la circulación de motos entre filas de coches en situación de congestión.

Contestación:

Esta práctica deberá ser objeto de regulación en la normativa de circulación. Por tanto, se rechaza la alegación.

7- 00118-2025-88049, a nombre de ASSOCIACIO VEINES I VEINS BARRI SANT MARCEL·LÍ de fecha 11 de abril de 2025.

PRIMERA.- SOBRE LA DELIMITACIÓ DE LA ZBE.

L'actual delimitació de la ZBE fa que els barris limítrofs que queden fora d'ella puguen convertir-se en un aparcament dissuasiu on tots els vehicles de fora de la ciutat vagen a buscar aparcament, en detriment de les persones que viuen en ells. Això implicaria que, a més de la discriminació que suposa deixar-los fora, com si la qualitat de l'aire d'estos barris no importara, el fet que afegir-los el trànsit de fora de la ciutat buscant aparcament empitjorà no sols la contaminació, sinó la seguretat viària de barris com a Sant Marcel·lí o San Isidro, als quals ja se'ls ha castigat eliminant el corredor verd, projecte que anava a contribuir a millorar la qualitat d'aire i de vida.

Per tot això, es proposa una esmena de substitució de l'annex I, que quedaria redactat de la manera següent:

«ANNEX I ÀMBIT GEOGRÀFIC DE LA ZONA DE BAIXES EMISSIONS Zona de Baixes Emissions VALÈNCIA ZBE

ÀMBIT GEOGRÀFIC: es correspon amb l'àmbit limitat per la V30, avinguda del Cid, avinguda Pío Baroja, Mestre Rodrigo, CV30, avinguda Germans Machado, Ronda Nord, avinguda dels Tarongers, carrer de l'Enginyer Faust Elio i carrer Arnaldo Vilanova.

Contestació:

L'article 10.1 del Reial decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel qual es regulen les zones de baixes emissions, proposa utilitzar com a referència per a l'elaboració del projecte de ZBE les Directrius per a la creació de zones de baixes emissions (ZBE) elaborades pel MITECO.

Segons el que s'ha recollit en el citat document, per a la definició del perímetre s'hauran d'emprar: "fronteres administratives conegudes per la ciutadania com els límits de districtes i barris, vies importants com les avingudes de ronda o circumval·lació, elements destacats com a grans zones verdes, rius o línies de costa, línies de ferrocarril, etc. A més, la delimitació ha de permetre als vehicles que arriben al seu perímetre continuar circulant sense accedir a la ZBE".

També s'indica que:

"A tall d'exemple, es considera que és una bona pràctica una ZBE delimitada per un cinturó de rondes en ciutats que compten este tipus d'estructures viàries. Així, la superfície mínima ha de desincentivar l' "efecte frontera", entès com el desplaçament dels vehicles i les seues emissions des de l'àrea restringida cap a les zones adjacents, sense reducció del trànsit en el conjunt del municipi."

En aquest cas s'ha seleccionat l'anell perimetral de les rondes de la ciutat per a garantir que es pugui circumval·lar la ciutat sense accedir a esta, segons es detalla en l'anàlisi d'alternatives de l'apartat 9.1.1.1 del Projecte. També s'ha tingut en compte que la majoria d'hospitals de referència estan fora del perímetre (La Fe, Hospital General...).

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓ DE ALCALDIA NÚM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



L'àmbit geogràfic proposat en l'al·legació incompliria els criteris del Ministeri. Per tant, es rebutja l'al·legació.

SEGONA.- EXCEPCIONS.- L'ordenança estableix excepcions sobre la base de situacions personals que són tan variades que permetrien excepcionar a un nombre molt elevat de vehicles, desvirtuant l'aplicació de la ZBE. Resulta més lògic establir les excepcions per nivell de renda, perquè la norma no perjudique les rendes baixes, però que tampoc beneficie a les rendes altes per a poder saltar-se la prohibició de circulació amb cotxes contaminants. Per tot això es proposa una esmena de substitució del punt 2 de l'ANNEX II *Supòsits excepcionats de la prohibició d'accés, circulació i estacionament i la inscripció registral. Requisits i condicions d'accés*, que quedaria redactat de la manera següent:

Pàg. 17

«2. Vehicles més contaminants excepcionats que necessiten inscripció registral.

Els vehicles més contaminants de les persones interessades que a continuació s'indica podran accedir a València ZBE previ compliment dels requisits assenyalats en este punt i presentació de declaració responsable acompanyada de la documentació indicada en l'Annex III, amb la finalitat de la seua inscripció en el Registre municipal de vehicles excepcionats recollit en l'article 8:

- Persones titulars d'una targeta d'estacionament de persones amb mobilitat reduïda que tinguen reconeguda oficialment la condició de persona amb discapacitat. Disposaran d'un accés permanent per a un vehicle de la seua lliure elecció. Els accessos podran sol·licitar-se amb efecte retroactiu dins del termini màxim de 5 dies naturals amb posterioritat a l'accés.
- Persones amb rendes baixes. El sol·licitant ha de ser una persona física titular del vehicle i ha d'acreditar uns ingressos econòmics anuals inferiors a dos vegades l'indicador públic de renda d'efectes múltiples (IPREM), incrementat segons el nombre de membres de la unitat familiar, si és el cas, tal com s'indica a continuació:

Unitat familiar	Ingressos anuals
1 persona	Inferiors a 2 vegades l'IPREM
2 persones	Inferiors a 2,5 vegades l'IPREM
3 persones	Inferiors a 2,9 vegades l'IPREM
4 persones	Inferiors a 3,3 vegades l'IPREM
5 persones	Inferiors a 3,7 vegades l'IPREM
6 o més persones	Inferiors a 4 vegades l'IPREM

S'entén que la unitat familiar està formada per la persona sol·licitant, el cònjuge o la persona amb la qual mantinga una relació anàloga d'afectivitat i els menors de 25 anys. Per al còmput de la renda es tindran en compte els ingressos bruts anuals de l'exercici anterior a l'any en curs de la persona sol·licitant i, si és el cas, del cònjuge o parella. Un mateix sol·licitant només podrà donar d'alta un vehicle i les autoritzacions no seran transferibles entre vehicles.»

Per als vehicles d'activitats econòmiques es proposa una esmena d'addició d'un punt 5 en la disposició transitòria primera, que és el següent:

Pàg. 14

«Disposició transitòria primera. Normes transitòries de València ZBE

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓ DE ALCALDIA NÚM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



1. Des de la data d'entrada en vigor de l'Ordenança fins al 31 de desembre de 2029, els Vehicles vinculats a una activitat econòmica segons la definició arrellegada en l'article 3, estaran exempts de les restriccions fixades en l'article 7 i podran accedir, circular i estacionar sense restriccions. La persona vinculada al vehicle haurà d'estar donada d'alta en l'impost d'activitats econòmiques i disposarà d'accés per a cada vehicle vinculat a l'acompliment d'esta activitat del qual ostente l'ús o disponibilitat legal».

Contestació:

L'al·legació partix d'una diferenciació entre rendes baixes i altes segons una determinada escala, sense tindre en compte que aquesta delimitació pot resultar arbitrària o injusta segons la situació econòmica de cada família, que pot veure's afectada per múltiples factors.

A més, encara que en un principi rebutja aplicar excepcions sobre la base de situacions personals, no guarda congruència amb el manteniment d'una determinada situació personal juntament amb el criteri de renda.

D'altra banda els vehicles amb etiqueta A so, per si mateixos, element indicador d'una renda limitada, amb caràcter general, atés que diats vehicles es caracteritzen pels elevats consums, així com la falta de confort i fiabilitat que les persones amb rendes més elevades tracten d'evitar. És per això que es contemplen mesures com l'impuls decidit del transport públic a través del pla director de l'EMT i la gratuïtat transitòria dels seus servicis per als afectats per l'aplicació de l'ordenança.

En tot cas, la justificació d'incloure una relació de supòsits vinculats a situacions personals és la següent: La normativa estatal bàsica vigent preveu que les mesures limitatives han d'aplicar el principi de proporcionalitat i ser el menys restrictives possible, motiu pel qual es contemplen les casuístiques socials excepcionades que l'escrit d'al·legació proposa eliminar en part, ja que la mobilitat d'estes persones podria veure's especialment afectada de no contemplar estes excepcions.

Finalment la proposta d'estendre l'exempció dels vehicles vinculats a una activitat econòmica amb etiqueta A exclusivament fins al 31 de desembre de 2029 no pot ser acceptada pel següent motiu. Els vehicles amb etiqueta A vinculats a l'activitat comercial només representen el 1,6% del total dels vehicles, la qual cosa té poca influència en la consecució dels objectius de reducció de la contaminació però, no obstant això, pot suposar greus conseqüències per al sector econòmic, ja que suposaria l'obligació d'adquirir nous vehicles en un curt espai de temps i l'afecció als balanços de les empreses i autònoms de la ciutat i l'àrea metropolitana, en un context post-DANA que ha provocat ja grans pèrdues i necessitats d'inversió.

Per tot l'exposat es rebutja l'al·legació.

TERCERA.- CALENDARI D'APLICACIÓ.- Tal com arrellega el propi projecte de ZBE, amb el calendari i els objectius previstos en el mateix no s'arriba a complir amb els límits establits en la normativa europea a la ciutat. És per això que es proposa un calendari d'aplicació diferent amb objectius més ambiciosos per a poder complir i fer que les persones que viuen, treballen o visiten la ciutat puguen respirar un aire que no siga perjudicial per a la seua salut. Per a això es proposa una esmena d'addició en l'apartat c) del punt 4 de l'article 3, que quedaria redactat de la manera següent:

Pàg. 7

«Article 3. Definicions

A l'efecte d'esta Ordenança s'entén per:

4. c) Classificació per potencial contaminant: vehicles A (codi S/D) i B».

Així mateix, es proposa una esmena de substitució dels punts 1, 2 i 3 de la Disposició transitòria primera, que quedarien redactats de la manera següent:

Pàg. 13

«Disposició transitòria primera. Normes transitòries de València ZBE

S'establixen les següents normes transitòries aplicables a València ZBE:

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓ DE ALCALDIA NÚM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



1. Des de la data d'entrada en vigor de l'Ordenança, s'establirà una primera fase informativa de tres mesos en la qual no s'aplicaran sancions però es podrà notificar, si és el cas, als titulars dels vehicles més contaminants l'abast, significat i calendari d'implantació de la present Ordenança.
2. Finalitzada la fase informativa assenyalada en l'apartat anterior s'iniciarà la fase sancionadora, en la qual s'aplicarà el règim sancionador del capítol V. Durant esta fase s'aplicaran les següents disposicions transitòries:

a) Els vehicles més contaminants A i B registrats a la data d'accés a la ZBE en algun municipi de la província de València, i els que tinguen distintiu B registrats a la data d'accés a la ZBE fora de la província de València, estaran exempts de les restriccions fixades en l'article 7 i podran accedir, circular i estacionar sense restriccions fins al 31 de desembre de 2025. És a dir, únicament es multarà als vehicles amb etiqueta A de fora de la província, fins al 31 de desembre de 2025.

b) Els vehicles més contaminants A i B i registrats a la data d'accés a la ZBE en el municipi de València, i els que tinguen distintiu B registrats a la data d'accés a la ZBE fora del municipi de València, estaran exempts de les restriccions fixades en l'article 7 i podran accedir, circular i estacionar sense restriccions fins al 31 de desembre de 2026. És a dir, únicament es multarà als vehicles amb etiqueta A de fora de la ciutat de València fins a, el 31 de desembre de 2026.

c) A partir de l'1 de gener de 2027, els vehicles més contaminants amb distintiu B i registrats a la data d'accés a la ZBE en el municipi de València estaran exempts de les restriccions fixades en l'article 7 i podran accedir, circular i estacionar sense restriccions. És a dir, es multarà a tots els vehicles amb etiqueta A, i a tots els d'etiqueta B de fora de la ciutat de València a partir de l'1 de gener de 2027.

3. Addicional i prèviament a l'inici de les fases transitòries assenyalades en les lletres a, b i c anteriors es podrà continuar la pràctica de les notificacions a què es referix l'apartat 1, als titulars dels vehicles més contaminants les moratòries dels quals vagen a finalitzar".

Contestació:

No s'accepta la inclusió dels vehicles amb etiqueta B dins de la relació de vehicles als quals se'ls prohibeix la circulació perquè segons l'article 5.2 del Reial decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel qual es regulen les zones de baixes emissions, les restriccions "seran proporcionals als objectius de qualitat de l'aire i mitigació d'emissions de gasos d'efecte d'hivernacle que s'hagen disposat, la qual cosa haurà d'estar suficientment motivat".

En el cas de València, on les estacions de qualitat de l'aire complixen amb els límits legalment establits en l'actualitat segons el Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire, no seria una mesura proporcional afectar el 22% dels vehicles que circulen per la ciutat, tal com es desprén de la següent taula que figura en el projecte.

MATRIZ DISTINTIVOS - COD. PROVINCIA REGISTRO AGR MAX PROV. PORCENTAJES						
PROVINCIA	S/D	B	C	E	0	TOTAL
Valencia. Ciudad	4,1%	11,6%	21,3%	6,2%	0,8%	43,9%
Valencia. Resto	3,6%	10,5%	17,8%	3,7%	0,8%	36,4%
Alicante	0,1%	0,4%	0,8%	0,6%	0,4%	2,3%
Castellón	0,1%	0,3%	0,5%	0,1%	0,0%	1,0%
Madrid	0,1%	0,5%	6,6%	2,2%	0,9%	10,3%
Resto	0,6%	1,7%	3,0%	0,6%	0,1%	6,1%
TOTAL	8,7%	24,9%	50,0%	13,4%	3,0%	100,0%

Així mateix la introducció de limitacions diferents entre vehicles amb etiqueta A i B en funció del domicili pot contravenir el principi d'igualtat constitucionalment regulat.

La implementació per fases i calendari recollit en l'Ordenança no sols permet una adaptació econòmica i social més suau, sinó que també facilita la comprensió i el compliment de les noves regulacions. També proporciona a la ciutadania i empreses el temps necessari per a realitzar els

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NUM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



ajustos precisos en els seus hàbits i la substitució de vehicles, promovent una transició més ordenada i menys conflictiva cap a una mobilitat sostenible.

Este enfocament gradual és, per tant, l'opció més beneficiosa per a la societat en termes d'economia, facilitat de canvi, adaptació i comprensió, garantint una implementació exitosa i duradora de la ZBE a València.

A conseqüència de l'exposat es rebutja l'al·legació.

QUART.- SUSPENSIÓ TEMPORAL.- Els esdeveniments esportius o les obres en la xarxa viària no poden ser una excusa per a suspendre l'aplicació de la ZBE a la ciutat. La salut de la ciutadania no pot dependre del calendari d'esdeveniments de l'Ajuntament, ni molt menys aliens a ell. A més, si hi ha talls de trànsit a la ciutat per obres o esdeveniments, això provoca un augment de trànsit en les vies alternatives, per la qual cosa no té cap sentit augmentar el nombre de vehicles que poden accedir a la ciutat en estos casos, que a més de contaminar per si mateixos, generaran embossos i problemes de circulació. Per això, es proposa una esmena d'eliminació del punt 2 de l'article 10:

«Article 10. Suspensió temporal de les restriccions per causes excepcionals

3. Esdeveniments programats de gran magnitud i que puguin suposar una important alteració del trànsit normal com ara proves esportives multitudinàries en la via pública, obres de gran afecció a la xarxa viària, entre altres».

Contestació:

Els esdeveniments que puguin donar lloc a la suspensió de l'aplicació de la ZBE han de ser necessàriament interpretats de forma molt restrictiva, la qual cosa no obsta perquè es contemple en l'ordenança la possibilitat que puguin donar lloc a la suspensió.

Podria donar-se el cas, per exemple, d'una gran obra o esdeveniment que impedira circumval·lar la ZBE i es produïren desviaments per una via pròxima situada dins de l'àmbit de la ZBE. Cal advertir que el mateix projecte contempla que el Decret d'Alcaldia determine l'àmbit territorial específic afectat per a delimitar la suspensió en l'àmbit estrictament necessari.

En conseqüència amb el que s'ha exposat, es rebutja l'al·legació.

8- 00118-2025-90832, a nombre de ASOCIACIÓN DE VECINOS LA ROQUETA, de fecha 15 de abril de 2025.

Primera. – Incumplimiento del plazo legal de implantación de la ZBE y estrategia dilatoria por parte del Ayuntamiento

La Ley 7/2021, de Cambio Climático y Transición Energética, en su artículo 14.3, establece la obligación de implantar una Zona de Bajas Emisiones (ZBE) antes del 1 de enero de 2023 en los municipios de más de 50.000 habitantes. El Ayuntamiento de València ha incumplido flagrantemente este mandato legal. En lugar de implantar una ZBE efectiva en el plazo exigido, optó por reconvertir la antigua Área de Prioridad Residencial (APR) de Ciutat Vella en una ZBE provisional, como medida para sortear la exigencia normativa. Esta maniobra no fue acompañada de una ordenanza reguladora aprobada antes de 2025. La ordenanza actualmente en trámite establece, además, un calendario de implantación extremadamente laxo, que retrasa la aplicación efectiva de restricciones a todos los vehículos más contaminantes hasta el 1 de enero de 2028, es decir, cinco años después del plazo legal marcado por la Ley 7/2021. Esta dilación resulta aún más grave a la luz de la nueva Directiva (UE) 2024/2881 sobre calidad del aire, aprobada en octubre de 2024, que rebaja considerablemente los valores límite legales de contaminantes como NO₂ y PM_{2,5} y establece su cumplimiento obligatorio antes de 2030. Si València no inicia la reducción de emisiones de forma inmediata, incumplirá esos objetivos en el futuro próximo, con las consecuencias legales y sanitarias que ello comportaría.

Solicitamos: Que la disposición final de la ordenanza sea modificada para adelantar la entrada en vigor del régimen sancionador ampliado a vehículos de fuera de la ciudad de València al 1 de

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NUM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



enero de 2026 como muy tarde, y que el Ayuntamiento asuma públicamente un compromiso con la aplicación efectiva y urgente de la ZBE, en línea con la legislación nacional y europea vigente.

Contestación:

Si bien es cierto que la Ley de Cambio Climático exigía a los municipios de más de 50.000 habitantes tener implantada una zona de Bajas Emisiones a fecha de 1 de enero de 2023, la realidad es que su regulación y puesta en funcionamiento requiere de un gran esfuerzo tanto económico como normativo y más en una extensión como la que se ha propuesto en el caso de València. También es de destacar que el desarrollo reglamentario específico sobre ZBE que debía realizar el Estado entró en vigor el 29 de diciembre de 2022, dos días antes de que venciera el plazo legal fijado por la Ley y sin margen de maniobra para las Administraciones Locales que debían aplicarlo.

Estas dificultades (elaboración de estudios técnicos previos, tramitación de ordenanza, licitaciones complejas) han supuesto que los municipios hayan retrasado la fase de implantación de las mismas. Conscientes de esta situación, la Administración Estatal y Europea optaron por convocar las ayudas Next Generation para impulsarlas, estableciendo una fecha límite en el año 2025. Por tanto, la ciudad de València, con el inicio de la fase sancionadora para los vehículos de fuera de la provincia el 1 de diciembre de 2025, estaría cumpliendo dicho criterio.

En cuanto a la implementación por fases y el calendario recogido en la Ordenanza, procede indicar que se ha establecido siguiendo los criterios recomendados en el apartado 9.8 del Documento Directrices para la creación de zonas de bajas emisiones (ZBE) elaborado por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO), que en concreto recoge lo siguiente:

“Se recomienda la fijación anticipada de un calendario de implantación por fases, que permita la familiarización y adaptación graduales de la ciudadanía y sectores económicos a las características de la ZBE (incluso observarlas in situ) antes de que les afecten. Se propone que el calendario incluya fases:

- ▶ Con objetivos de reducciones en cada fase, para alcanzar los objetivos.
- ▶ Razonables y realistas en sus restricciones, tanto para particulares como para empresas.
- ▶ Concisas y simples, sin complejidad en las restricciones.
- ▶ Graduales (incrementales) pero firmes, elevando los criterios de acceso año por año para cumplir con los objetivos y eliminando, en su caso, las excepciones previstas.
- ▶ Incluyendo un periodo de prueba: información de infracciones detectadas, pero sin sanción, que sirva también para poner a punto los sistemas de gestión y control.

También el propio Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones establece que la normativa deberá recoger regímenes transitorios de duración suficientemente calibrada para fomentar el trasvase modal a medios de transporte más sostenible como la movilidad activa y el transporte público y, en última instancia, facilitar la transición del parque móvil español hacia vehículos cero emisiones, así como de las posibles excepciones suficientemente justificadas

En coherencia con lo anterior, se ha dispuesto un calendario de implantación del régimen sancionador de la Ordenanza que no sólo permite una adaptación económica y social más suave, sino que también facilita la comprensión y el cumplimiento de las nuevas regulaciones.

También proporciona a la ciudadanía y empresas el tiempo necesario para realizar los ajustes precisos en sus hábitos y la sustitución de vehículos, promoviendo una transición más ordenada y menos conflictiva hacia una movilidad sostenible.

Por último, en relación con el cumplimiento de la nueva Directiva de Calidad del Aire, cabe señalar que la implantación de la Zona de Bajas Emisiones, además de aplicar restricciones a los vehículos privados, también impulsa el establecimiento de objetivos y medidas complementarias para conseguir una mejora de la calidad del aire y reducir el impacto del cambio climático. En atención a lo dispuesto en la normativa, el Ayuntamiento de València ha incluido en

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NUM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



los apartados 8 y 9 del Proyecto anexo a la Ordenanza, objetivos y medidas adicionales (muchos de ellos ya en marcha) relacionadas con el impulso del cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles, fomento de la electromovilidad o de promoción de la sostenibilidad en la distribución urbana de mercancías (DUM) que, junto con las restricciones a los vehículos más contaminantes, contribuirán a alcanzar los objetivos de mejora de calidad del aire de la nueva normativa. En cualquier caso, la ordenanza y el proyecto contemplan mecanismos de seguimiento, monitorización y revisión para evaluar la pertinencia de la modificación, ampliación o integración de nuevas acciones, de cara a asegurar la consecución de los objetivos ambientales.

En concreto, en el apartado 15 del Proyecto se especifican los indicadores que evaluarán el grado de consecución de dichos objetivos y la periodicidad de su publicación. El apartado 15.2 recoge el procedimiento de revisión de las medidas para garantizar la efectividad y la adaptabilidad del plan estratégico a lo largo del tiempo el cual se llevará a cabo de manera regular, con la participación de las autoridades pertinentes, equipos técnicos especialistas en medio ambiente, transporte y seguridad vial, así como con la retroalimentación de las personas residentes y el resto de partes interesadas.

Tal y como se indica, la revisión de medidas se estructurará de la siguiente manera:

1. **Recopilación de Datos:** Se recopilarán los datos correspondientes a los indicadores definidos para cada objetivo en los intervalos de tiempo establecidos (mensual, semestral, anual). Esto incluirá datos de calidad del aire, estadísticas de transporte, informes de seguridad vial, entre otros, obtenidos de fuentes confiables y actualizados.
2. **Análisis de Resultados:** Los datos recopilados serán analizados en detalle para evaluar el progreso realizado en cada objetivo y determinar si se están cumpliendo las metas establecidas. Se identificarán áreas de éxito y oportunidades de mejora, así como posibles desafíos o barreras que puedan surgir durante la implementación.
3. **Evaluación de Impacto:** Se llevará a cabo una evaluación del impacto de las medidas implementadas hasta el momento en relación con los objetivos establecidos. Se analizará cómo los cambios en políticas, infraestructura y comportamientos han contribuido a la mejora de la calidad del aire, la promoción de modos de transporte sostenibles, la accesibilidad, la electromovilidad, la distribución urbana de mercancías y la seguridad vial.
4. **Identificación de Acciones Correctivas:** En base a los resultados y la evaluación de impacto, se identificarán acciones correctivas y ajustes necesarios para optimizar la efectividad del plan estratégico de la ZBE. Esto podría implicar la modificación de políticas, la asignación de recursos adicionales, la implementación de nuevas medidas o la revisión de objetivos y metas.
5. **Comunicación de Resultados:** Los resultados de la revisión de medidas serán comunicados de manera transparente y accesible a la población, las partes interesadas y las autoridades pertinentes. Se publicarán informes periódicos y anuarios que resuman los resultados, las acciones tomadas y las recomendaciones para continuar avanzando hacia los objetivos establecidos.

Este procedimiento garantizará una gestión eficaz y adaptativa de la Zona de Bajas Emisiones, permitiendo abordar los desafíos emergentes y maximizar los beneficios para el medio ambiente, la movilidad urbana y la calidad de vida de la ciudadanía.

Como consecuencia con lo expuesto, se rechaza la alegación.

Segunda. – Calendario de implantación excesivamente tardío y falta de eficacia real

Relación con la ordenanza: Artículo 5 (Ámbito de aplicación temporal y calendario de implantación) y Anexo II (Régimen transitorio).

Argumentación: La ordenanza establece un calendario de aplicación excesivamente dilatado en el tiempo, que retrasa la entrada en vigor de las medidas efectivas hasta el **1 de enero de 2028** para los vehículos más contaminantes (sin distintivo ambiental), pasando por una **fase**

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NUM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



meramente informativa durante 2024 y 2025, y un régimen sancionador inicialmente limitado a vehículos de fuera de la provincia. Este calendario resulta **claramente incompatible** con la finalidad de la ordenanza y con la urgencia de mejorar la calidad del aire en barrios especialmente afectados como **La Roqueta, Arrancapins (Extramurs)**, todos ellos situados dentro del área ZBE y **expuestos a elevados niveles de tráfico y contaminación atmosférica**. Este **aplazamiento en la implementación de medidas restrictivas** resulta inaceptable, considerando que la **contaminación atmosférica ya es un problema acuciante en nuestra ciudad y, en particular, en el barrio de La Roqueta**. Estudios realizados por la **Universitat Politècnica de València (UPV)** han identificado a La Roqueta entre los barrios con **mayores niveles de contaminación por NO₂**, superando ampliamente los límites recomendados por la **Organización Mundial de la Salud (OMS)**. Además, mediciones de **intensidad de tráfico** realizadas por el propio Ayuntamiento en el perímetro de nuestro barrio evidencian un **incremento constante del tránsito vehicular**, lo que contribuye directamente al deterioro de la calidad del aire y al aumento de enfermedades respiratorias entre la población residente. Además según el **Informe de modelización de calidad del aire elaborado por SUEZ para el Ayuntamiento de València (2023)**, las zonas mencionadas presentan concentraciones de **NO₂** superiores al valor recomendado por la **OMS (10 µg/m³ anuales)**, con valores que oscilan entre los **17 y 22 µg/m³** en las estaciones más próximas (Bulevard Sud, Estación del Norte, Pista de Silla o Vivers). En particular, la zona de **La Roqueta**, cercana a la Estación del Norte, es identificada como uno de los puntos con mayor contribución del tráfico rodado a la contaminación por NO₂ y partículas en suspensión (PM₁₀ y PM_{2.5}).

Estos niveles, si bien cumplen con los valores límite actuales del **RD 102/2011**, **superan ampliamente las nuevas exigencias introducidas por la Directiva (UE) 2024/2881**, que serán de obligado cumplimiento en 2030 y requieren una reducción inmediata y sostenida de los contaminantes urbanos. La **Ley 7/2021 de Cambio Climático y Transición Energética** establece la obligación de implementar ZBE con el objetivo de **mejorar la calidad del aire y proteger la salud pública**. Sin embargo, una **implantación tan dilatada en el tiempo** como la propuesta en la ordenanza de València **contraviene el espíritu y la finalidad de la normativa**, perpetuando una situación de riesgo ambiental y sanitario para la ciudadanía. Los propios datos del inventario de emisiones municipal confirman que el **tráfico rodado representa la principal fuente de NO_x, PM₁₀ y CO₂** en el núcleo urbano, lo que refuerza la necesidad de aplicar **medidas restrictivas urgentes y ambiciosas**, y no posponerlas innecesariamente.

Por todo ello, solicitamos que:

- **Se revise y adelante el calendario de implantación de la ordenanza**, estableciendo la entrada en vigor del régimen sancionador a vehículos de fuera de València a más tardar en enero de 2026.
- **Se prioricen los barrios más expuestos**, como La Roqueta y su entorno, en la planificación de actuaciones de control y en la instalación de sensores de medición y se su instalación y calendarización se determine en los Anexos de la ordenanza.
- **Se incorpore una cláusula de revisión bienal del calendario**, para adaptarlo a los nuevos estándares europeos de calidad del aire y evitar su obsolescencia.

Contestación:

En relación con el calendario de implantación y su cláusula de revisión se remite a la contestación de la alegación anterior.

Con respecto a la priorización de determinados barrios, se traslada que, tal y como se ha mencionado en la respuesta de la alegación anterior, la zona de bajas emisiones no solo conlleva la aplicación de medidas de restricción de tráfico rodado sino que también debe incluir medidas para el fomento del cambio modal. En concreto, los citados barrios se van a ver beneficiados a corto plazo de las siguientes peatonalizaciones y carriles bici que contribuirán a la mejora de la calidad del aire del entorno y la reducción de la cuota del vehículo privado:

- Regeneración de las Avenidas Giorgeta y Pérez Galdós
- Reodenación viaria con carriles bici en las calles San Vicente y Gaspar Aguilar

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NUM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



- Carril bici de Tres Forques
- Carril bici de Archiduque Carlos
- Reforma de la calle San Vicente, Avenida del Oeste y plaza San Agustín

También es de destacar el nuevo Plan Director de EMT 2025-2030 que contempla inversiones por importe de 171,7 millones de euros para la renovación de la flota, la construcción de una nueva cochera y la electrificación de todas ellas, entre otras, con la finalidad última de que al final del periodo la edad media de los autobuses pase de una antigüedad de 9,85 años a 6,55 años y el 92% de la flota sea híbrida y eléctrica. Esta nueva flota y nivel de servicio redundará en mejoras en toda la ciudad.

Por tanto, se rechaza la alegación.

Tercera. – Falta de planificación técnica, indicadores públicos y mecanismos de seguimiento

La ordenanza carece de elementos clave que garanticen su eficacia, su evaluación técnica y su control ciudadano. Concretamente, **no incorpora**:

- Objetivos concretos, cuantificables y calendarizados de reducción de emisiones contaminantes (NO₂, PM₁₀, PM_{2.5}, CO₂...).
- Un sistema público y transparente de indicadores ambientales, sanitarios y de movilidad.
- Mecanismos de revisión y seguimiento técnico periódico.

Esta omisión es contraria a lo establecido en el **Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre**, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. El artículo 7 del citado decreto, así como su **Anexo I.A**, exigen que los proyectos y ordenanzas ZBE incluyan expresamente:

- Una **estimación de las reducciones esperadas** de contaminación atmosférica y emisiones de gases de efecto invernadero.
- Una **evaluación de impacto y un sistema de seguimiento** basado en indicadores públicos y auditables.
- La posibilidad de revisión periódica en función de los resultados y de la evolución normativa (como la nueva Directiva europea 2024/2881).

Además, la Directiva (UE) 2024/2881 refuerza la obligación de los Estados miembros de establecer mecanismos de planificación y control verificables, incluyendo **“hojas de ruta de calidad del aire” y obligaciones de información pública y rendición de cuentas**.

Sin estos elementos esenciales, la ordenanza se convierte en una norma meramente declarativa, sin capacidad real de generar cambios efectivos, lo cual puede poner en cuestión tanto su legalidad como su eficacia medioambiental y social.

Datos y evidencias:

- Los estudios de modelización de la calidad del aire realizados por SUEZ (Informe de 2023) indican que, aunque en la actualidad los valores cumplen los límites del RD 102/2011, en áreas específicas de València –incluidos los barrios de La Roqueta, Arrancapins (Extramurs)– se registran niveles de contaminantes que, si bien no superan los límites nacionales, sí exceden ampliamente los valores recomendados por la OMS y los nuevos umbrales que se prevén en la Directiva (UE) 2024/2881.
- La falta de indicadores y un sistema de seguimiento dificulta la verificación en tiempo real de que estas áreas, que son las más expuestas y vulnerables, se benefician de las medidas de reducción, poniendo en riesgo la salud de la ciudadanía.

Por todo lo anterior, solicitamos que se introduzcan las siguientes modificaciones:

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NÚM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



- Inclusión de **objetivos medibles y temporalizados** de reducción de emisiones y mejora de la calidad del aire, conforme a lo previsto en el Real Decreto 1052/2022 y en la nueva Directiva (UE) 2024/2881.
- Desarrollo de un **sistema de indicadores públicos**, que permitan evaluar el grado de cumplimiento de los objetivos ambientales y su impacto sobre la salud.
- **Publicar de forma transparente** los indicadores de seguimiento y los resultados del monitoreo ambiental, permitiendo la participación y el control ciudadano, de modo que se garantice la eficacia y la seguridad jurídica de la medida.
- Establecimiento de una **comisión de seguimiento técnico y social** que se reúna al menos una vez al año, con participación de entidades vecinales, científicas y ecologistas, para garantizar el control ciudadano sobre la implementación de la ZBE.
- **Especificar** en los anexos de la ordenanza las **ubicaciones concretas de los puntos de muestreo de calidad del aire**, situándolos preferentemente en las zonas donde se registren las concentraciones más elevadas a las que la población pueda verse expuesta, tal como indica el Anexo III del Real Decreto 102/2011, con el fin de garantizar la protección de la salud humana.

Contestación:

En relación a la inclusión de objetivos concretos, cuantificables y calendarizados, se indica se encuentran recogidos en el apartado 8.1 del Proyecto que acompaña a la Ordenanza, donde se recogen las estimaciones de la mejora de la calidad del aire en función de los escenarios de restricción planteados en el calendario.

En lo que respecta al desarrollo del sistema de indicadores públicos, su publicación y la comisión de seguimiento técnico social se remite a la respuesta de las alegaciones anteriores.

Por último, cabe destacar que las ubicaciones de las estaciones oficiales de la Red Valenciana de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica (RVVCCA) de la Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Infraestructuras y Territorio, que son las empleadas para la evaluación de la calidad del aire, se recogen en el apartado 3.2.1 del Proyecto.

Se acepta incluir la ubicación de los sensores de calidad ambiental instalados que resultan complementarios a las estaciones fijas oficiales.

Cuarta. – Impacto directo sobre el barrio de La Roqueta y su entorno urbano

La delimitación geográfica de la ZBE incluye el distrito de Extramurs, y dentro de él, el barrio de La Roqueta, junto con zonas colindantes como Arrancapins y otros tramos del eje Gran Vía. Sin embargo, la ordenanza no contempla ningún enfoque territorializado que priorice la intervención en las zonas con mayor carga contaminante o más vulnerables a los efectos del tráfico rodado. La modelización de calidad del aire realizada en 2023 por SUEZ evidencia que el entorno de la Estación del Norte – La Roqueta – Xàtiva – Gran Vía Ramón y Cajal presenta concentraciones elevadas de NO₂ y partículas en suspensión. Estas zonas figuran entre las de mayor exposición al tráfico motorizado, especialmente por:

- El efecto embudo que genera la Estación del Norte como polo de atracción y dispersión de vehículos.
- La condición de paso obligado hacia Ciutat Vella y el ensanche por calles como Xàtiva, Marqués de Sotelo, San Vicente y Gran Vía.
- La proximidad a vías saturadas como Guillem de Castro, Xàtiva, Colón o Pérez Galdós - Giorgeta.

Según el informe de SUEZ, la contribución del tráfico rodado a los niveles de NO₂ en estas zonas llega a ser superior al 60%. Esta realidad no se traduce en medidas específicas ni prioridades de intervención en la ordenanza, lo cual contradice lo dispuesto tanto en la normativa estatal como en la comunitaria:

- El RD 1052/2022, en su Anexo I.A, establece que los proyectos de ZBE deben identificar las zonas más afectadas y priorizar la reducción de la exposición de la población a la contaminación.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD.JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NUM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



• La nueva Directiva (UE) 2024/2881 refuerza esta exigencia al establecer que las medidas locales deberán reducir la desigualdad ambiental, priorizando zonas residenciales afectadas por niveles superiores a los umbrales de la OMS (como es el caso de La Roqueta). Además, en esta área se localiza población particularmente vulnerable a la contaminación atmosférica, tanto dentro del barrio como en su perímetro inmediato: el Consultori Auxiliar Convento de Jerusalem, el IES Lluís Vives, la Biblioteca Pública de València (Antiguo Hospital), la Facultad de Enfermería de la Universidad Católica, entre otros centros educativos, sanitarios y culturales. Esta concentración refuerza la necesidad de medidas prioritarias de protección de la salud. La población residente en estos barrios –con especial incidencia sobre menores, mayores y personas con patologías respiratorias– se ve perjudicada por la falta de restricciones inmediatas y específicas que limiten el acceso de vehículos contaminantes.

Por ello, solicitamos:

- Que se revise el **ámbito de aplicación y planificación de medidas**, priorizando zonas especialmente vulnerables como La Roqueta, Arrancapins (Extramurs).
- Que se establezca una **estrategia de implantación territorializada**, que contemple **microzonas o subáreas** con actuaciones preferentes, mediciones in situ (mediante sensores de calidad del aire) y medidas más estrictas en el corto plazo.
- Que se incorpore un **mecanismo de priorización ambiental y social** en el sistema de seguimiento y control (Artículo 12), para garantizar que la ZBE cumple con su objetivo fundamental: proteger la salud pública donde más se necesita.

Contestación:

Los niveles de contaminación no son iguales en todos los barrios porque las circunstancias de cada uno difieren, sin perjuicio de lo cual no concurren diferencias tan significativas en este barrio o en otros de la ciudad que aconsejen medidas específicas. No obstante lo anterior el proyecto ha de someterse a revisión transcurridos 3 años, lo cual permitirá analizar la evolución e introducir las modificaciones que en su momento se consideren idóneas.

Como consecuencia de ello se rechaza la alegación.

Quinta. – Riesgo de efecto llamada y contradicción con los objetivos climáticos

Relación con la ordenanza: Artículo 6 (Vehículos autorizados), Artículo 10 (Excepciones) y Disposición transitoria segunda (Tratamiento de vehículos sin distintivo ambiental).

Argumentación: La ordenanza establece una excepción generalizada que permite la **circulación de vehículos sin distintivo ambiental (etiqueta A)** siempre que estén domiciliados en la ciudad de València, manteniéndose esta situación hasta el **1 de enero de 2028**. Esta medida, lejos de proteger a la población local, **puede favorecer un efecto indeseado**: el envejecimiento progresivo del parque móvil urbano.

La permisividad de la ZBE de València contrasta con otras zonas de bajas emisiones más restrictivas ya en vigor en ciudades como Barcelona o Madrid. Esta diferencia normativa **puede convertir València en un destino de vehículos antiguos y contaminantes que ya no pueden circular en otras urbes**, incentivando su **compra o traslado al área metropolitana** por parte de residentes que desean seguir utilizando vehículos sin restricciones dentro de la ciudad. No se trata tanto de un problema de empadronamiento fraudulento como de una **dinámica realista de mercado secundario**: personas residentes en València o su entorno podrían adquirir vehículos más contaminantes que en otras ciudades están siendo descartados, simplemente porque aquí se les permite seguir circulando durante años. Esto iría en contra de las recomendaciones del **Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC)**, del **Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica (PNCCA)** y de la nueva **Directiva (UE) 2024/2881**, que instan a **acelerar la renovación del parque móvil urbano** para reducir la exposición de la población a contaminantes como NO₂ y PM2.5. Además, esta excepción pone en riesgo el objetivo ambiental de la ordenanza. Permitir la libre circulación de los vehículos más contaminantes durante varios años en zonas como **La Roqueta, Extramurs**, ya fuertemente expuestas al tráfico, perpetúa niveles elevados de contaminación en entornos densamente poblados, como confirman los datos

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NUM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



del **inventario de emisiones municipal y del informe de modelización de calidad del aire (SUEZ, 2023)**. Desde una perspectiva de equidad, mantener este tipo de excepciones también puede generar **una percepción de injusticia y desincentivar a quienes ya han hecho el esfuerzo de cambiar de vehículo o usar el transporte público**.

Por todo ello, solicitamos:

- Que se **modifique el artículo 10** para limitar las excepciones a vehículos domiciliados en València, condicionando su mantenimiento a **compromisos verificables de renovación del vehículo en un plazo máximo de dos años**.
- Que se elabore un estudio del impacto de esta excepción sobre la **edad media del parque móvil de la ciudad**.
- Que se establezcan **incentivos reales para la sustitución de vehículos sin distintivo** y se refuerce la promoción del transporte público y la movilidad activa como alternativa estructural.

Contestación:

En respuesta a la inquietud de que València se convierta en un destino de vehículos antiguos y contaminantes, se considera que se trata de un escenario poco probable ya que desde hace meses se viene informando a la ciudadanía de que se aplicarán medidas de restricción a los vehículos sin etiqueta, con lo cual no resulta un destino atractivo para este tipo de vehículos. De hecho, las excepciones que se plantean en la ordenanza están pensadas para un uso puntual de los vehículos, no un uso recurrente por lo que no se prevé que exista tal trasvase.

Respecto a la propuesta de limitar las excepciones a los vehículos domiciliados en la ciudad, se ha optado por un enfoque más amplio e independiente del lugar del registro del vehículo porque podría vulnerarse el principio de igualdad constitucionalmente consagrado. Siguiendo las recomendaciones del Ministerio, que aconseja una implementación gradual, las excepciones se han extendido a todos los vehículos que circulan por València para facilitar la adaptación a toda la ciudadanía, también del área metropolitana. En cualquier caso, como ya se ha comentado y en línea con lo previsto en el RD 1052/2022, se monitorizarán los indicadores de seguimiento para efectuar una revisión de las medidas a adoptar en el caso de que resulte necesario, así como de las excepciones y sus condicionantes. La edad media del parque móvil es una de las variables que se extraerán del sistema de información de las cámaras.

Finalmente, en cuanto a los incentivos para la sustitución de vehículos sin distintivo, se informa que existen actualmente ayudas disponibles a través del programa de incentivos ligados a la movilidad eléctrica (MOVES III), gestionadas por el IVACE y financiadas con fondos procedentes de los Presupuestos Generales del Estado.

Se rechaza la alegación.

Sexta. – Posible uso inadecuado de fondos públicos

La ciudad de València ha recibido financiación europea procedente del **Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR)**, concretamente a través de los fondos **Next Generation EU**, para el desarrollo e implantación de la Zona de Bajas Emisiones. Dicha financiación está **vinculada al cumplimiento de hitos y objetivos (milestones and targets)** definidos por la Comisión Europea y supervisados por el Gobierno de España, que exigen que las inversiones públicas vinculadas a movilidad y sostenibilidad **den lugar a reducciones efectivas, verificables y cuantificadas de emisiones contaminantes y gases de efecto invernadero (GEI)**. Sin embargo, la ordenanza actualmente en exposición pública **no contiene ningún sistema claro de medición de resultados, ni objetivos específicos de reducción de emisiones**, ni establece mecanismos de evaluación periódica, tal como se exige en el **artículo 7 del RD 1052/2022** y en el **Anexo I de dicha norma**. Esto supone un grave riesgo de **incumplimiento de las condiciones asociadas a la financiación europea**, especialmente si no se acredita un impacto ambiental mensurable derivado de la implantación de la ZBE. La propia Comisión Europea ha recordado que el uso de los fondos Next Generation debe regirse por los principios de **eficacia, eficiencia y transparencia**, y que los Estados miembros deben adoptar

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NÚM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



las medidas necesarias para evitar inversiones simbólicas o ineficientes. En este sentido, una ordenanza que **aplaza las restricciones hasta 2028, sin objetivos ni indicadores, y sin una estrategia clara de reducción de emisiones**, podría ser cuestionada por los órganos de fiscalización nacional o europea. Además, el riesgo no es solo económico o reputacional: un uso ineficaz de los fondos públicos **supone una oportunidad perdida para mejorar de forma inmediata la salud pública**, especialmente en barrios como **La Roqueta, Extramurs**, que ya sufren una carga contaminante desproporcionada.

Por todo ello, solicitamos:

- Que se incorpore de forma urgente un **sistema de indicadores ambientales**, con valores de referencia, objetivos anuales y mecanismos de seguimiento público.
- Que se establezca una **evaluación independiente del impacto de la ordenanza**, en coordinación con la Generalitat Valenciana, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y con agentes científicos y sociales.
- Que se garantice la **coherencia entre las medidas recogidas en la ordenanza y los compromisos asumidos ante la Unión Europea** en el marco de los fondos Next Generation. • Que se especifiquen en los anexos de la ordenanza las **ubicaciones concretas de los puntos de muestreo de calidad del aire**, orientados a la protección de la salud humana, tal como establece el Anexo III del Real Decreto 102/2011, priorizando las zonas donde se registren las **concentraciones más altas** a las que la población pueda verse expuesta.

Contestación:

Tanto el Proyecto como la Ordenanza han sido redactadas bajo las indicaciones del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones así como del documento Directrices para la creación de zonas de bajas emisiones (ZBE) elaborado por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO). Es de destacar que todos aquellos indicadores, objetivos y sistemas de seguimiento que se echan en falta según el escrito de alegaciones se encuentran correctamente definidos y recogidos en los diferentes apartados del Proyecto, no siendo la Ordenanza el lugar indicado para regularlos.

Respecto a la evaluación independiente del impacto de la Ordenanza, se comunica que el Ayuntamiento de València se ha sometido recientemente a una fiscalización por parte de la Sindicatura de Comptes (Generalitat Valenciana) en colaboración con el Tribunal de Cuentas del Estado. Por tanto, se considera que ya se ha efectuado una primera valoración. En todo caso, según se recoge en el apartado 15 del proyecto, se procederá a realizar un seguimiento de las medidas adoptadas una vez se haya puesto en marcha en la que, con la participación de las autoridades pertinentes, equipos técnicos especialistas en medio ambiente, transporte y seguridad vial, se revisarán las medidas para garantizar la efectividad y la adaptabilidad del plan estratégico.

En cuanto al resto de cuestiones se remite a las contestaciones anteriores donde ya se ha dado respuesta.

Se rechaza la alegación.

9- 00118-2025-90111, a nombre de Julián Antonio Mascarós Pinazo, de fecha 15 de abril de 2025.

PRIMERA.- SOBRE LA DELIMITACIÓN DE LA ZBE.- La actual delimitación de la ZBE hace que los barrios limítrofes que quedan fuera de ella puedan convertirse en un aparcamiento disuasorio donde todos los vehículos de fuera de la ciudad vayan a buscar aparcamiento, en detrimento de las personas que viven en ellos. Esto implicaría que, además de la discriminación que supone dejarlos fuera, como si la calidad del aire de estos barrios no importara, el añadirles el tráfico de fuera de la ciudad buscando aparcamiento empeorará no solo la contaminación, sino la seguridad vial de barrios como San Marcelino o San Isidro, a los que ya se les ha castigado eliminando el corredor verde, proyecto que iba a contribuir a mejorar la calidad de aire y de vida.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NÚM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



Por todo ello, se propone una enmienda de sustitución del anexo I, que quedaría redactado de la siguiente manera:

Pág. 15

“ANEXO I ÁMBITO GEOGRÁFICO DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES

Zona de Bajas Emisiones VALÈNCIA ZBE

ÁMBITO GEOGRÁFICO: se corresponde con el ámbito limitado por la V30, Avenida del Cid, Avenida Pío Baroja, Maestro Rodrigo, CV30, Avenida Hermanos Machado, Ronda Norte, Avenida de los Naranjos, calle del Ingeniero Fausto Elio y calle Arnaldo Vilanova.”

Acompañado del correspondiente plano.

Contestación:

El artículo 10.1 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, propone utilizar como referencia para la elaboración del proyecto de ZBE las Directrices para la creación de zonas de bajas emisiones (ZBE) elaboradas por el MITECO.

Según lo recogido en el citado documento, para la definición del perímetro se deberán emplear: *“fronteras administrativas conocidas por la ciudadanía como los límites de distritos y barrios, vías importantes como las avenidas de ronda o circunvalación, elementos destacados como grandes zonas verdes, ríos o líneas de costa, líneas de ferrocarril, etc. Además, la delimitación debe permitir a los vehículos que lleguen a su perímetro continuar circulando sin acceder a la ZBE”*.

También se indica que:

“A modo de ejemplo, se considera que es una buena práctica una ZBE delimitada por un cinturón de rondas en ciudades que cuenten este tipo de estructuras viales. Así, la superficie mínima debe desincentivar el “efecto frontera”, entendido como el desplazamiento de los vehículos y sus emisiones desde el área restringida hacia las zonas adyacentes, sin reducción del tráfico en el conjunto del municipio.”

En este caso se ha seleccionado el anillo perimetral de las rondas de la ciudad para garantizar que se pueda circunvalar la ciudad sin acceder a la misma, según se detalla en el análisis de alternativas del apartado 9.1.1.1 del Proyecto. También se ha tenido en cuenta que la mayoría de hospitales de referencia están fuera del perímetro (La Fe, Hospital General...).

El ámbito geográfico propuesto en la alegación incumpliría los criterios del Ministerio. Por tanto, se rechaza la alegación.

SEGUNDA.- EXCEPCIONES.- La ordenanza establece excepciones en base a situaciones personales que son tan variadas que permitirían excepcionar a un número muy elevado de vehículos, desvirtuando la aplicación de la ZBE. Resulta más lógico establecer las excepciones por nivel de renta, para que la norma no perjudique a las rentas bajas, pero que tampoco beneficie a las rentas altas para poder saltarse la prohibición de circulación con coches contaminantes.

Por todo ello se propone una enmienda de sustitución del punto 2 del *ANEXO II Supuestos excepcionados de la prohibición de acceso, circulación y estacionamiento y la inscripción registral. Requisitos y condiciones de acceso*, que quedaría redactado de la siguiente manera:

Pág. 17

“2. Vehículos más contaminantes excepcionados que necesitan inscripción registral.

Los vehículos más contaminantes de las personas interesadas que a continuación se indica podrán acceder a València ZBE previo cumplimiento de los requisitos señalados en este punto y presentación de declaración responsable acompañada de la documentación indicada en el Anexo III, con el fin de su inscripción en el Registro municipal de vehículos excepcionados recogido en el artículo 8:

Personas titulares de una tarjeta de estacionamiento de personas con movilidad reducida que tengan reconocida oficialmente la condición de persona con discapacidad. Dispondrán de un acceso permanente para un vehículo de su libre elección. Los accesos podrán solicitarse con efecto retroactivo dentro del plazo máximo de 5 días naturales con posterioridad al acceso.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NUM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



Personas con rentas bajas. El solicitante debe ser una persona física titular del vehículo y debe acreditar unos ingresos económicos anuales inferiores a dos veces el indicador público de renta de efectos múltiples (IPREM), incrementado según el número de miembros de la unidad familiar, en su caso, tal y como se indica a continuación:

Unidad familiar	Ingresos anuales
1 persona	Inferiores a 2 veces el IPREM
2 personas	Inferiores a 2,5 veces el IPREM
3 personas	Inferiores a 2,9 veces el IPREM
4 personas	Inferiores a 3,3 veces el IPREM
5 personas	Inferiores a 3,7 veces el IPREM
6 o más personas	Inferiores a 4 veces el IPREM

Se entiende que la unidad familiar está formada por la persona solicitante, el cónyuge o la persona con la que mantenga una relación análoga de afectividad y los menores de 25 años. Para el cómputo de la renta se tendrán en cuenta los ingresos brutos anuales del ejercicio anterior al año en curso de la persona solicitante y, en su caso, del cónyuge o pareja. Un mismo solicitante solo podrá dar de alta un vehículo y las autorizaciones no serán transferibles entre vehículos.”

Para los vehículos de actividades económicas se propone una enmienda de adición de un punto 5 en la disposición transitoria primera, que es el siguiente:

Pág. 14

“Disposición transitoria primera. Normas transitorias de València ZBE

1.

Desde la fecha de entrada en vigor de la Ordenanza hasta el 31 de diciembre de 2029, los Vehículos vinculados a una actividad económica según la definición recogida en el artículo 3, estarán exentos de las restricciones fijadas en el artículo 7 y podrán acceder, circular y estacionar sin restricciones. La persona vinculada al vehículo deberá estar dada de alta en el impuesto de actividades económicas y dispondrá de acceso para cada vehículo vinculado al desempeño de dicha actividad del que ostente el uso o disponibilidad legal”.

Contestación:

La alegación parte de una diferenciación entre rentas bajas y altas según una determinada escala, sin tener en cuenta que dicha delimitación puede resultar arbitraria o injusta según la situación económica de cada familia, que puede verse afectada por múltiples factores.

Además, aunque en un principio rechaza aplicar excepciones sobre la base de situaciones personales, no guarda congruencia con el mantenimiento de una determinada situación personal junto al criterio de renta.

Por otro lado los vehículos con etiqueta A son, por sí mismos, elemento indicador de una renta limitada, con carácter general, por cuanto dichos vehículos se caracterizan por los elevados consumos, así como la falta de confort y fiabilidad que las personas con rentas más elevadas tratan de evitar. Es por ello que se contemplan medidas como el impulso decidido del transporte público a través del plan director de la EMT y la gratuidad transitoria de sus servicios para los afectados por la aplicación de la ordenanza.

En todo caso, la justificación de incluir una relación de supuestos vinculados a situaciones personales es la siguiente: La normativa estatal básica vigente prevé que las medidas limitativas han de aplicar el principio de proporcionalidad y ser lo menos restrictivas posible, motivo por el cual se contemplan las casuísticas sociales excepcionadas que el escrito de alegación propone

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NUM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



eliminar en parte, ya que la movilidad de dichas personas podría verse especialmente afectada de no contemplar dichas excepciones.

Finalmente la propuesta de extender la exención de los vehículos vinculados a una actividad económica con etiqueta A exclusivamente hasta el 31 de diciembre de 2029 no puede ser aceptada por el siguiente motivo. Los vehículos con etiqueta A vinculados a la actividad comercial sólo representan el 1,6% del total de los vehículos, lo cual tiene poca influencia en la consecución de los objetivos de reducción de la contaminación pero, sin embargo, puede suponer graves consecuencias para el sector económico, ya que supondría la obligación de adquirir nuevos vehículos en un corto espacio de tiempo, lo cual puede afectar a los balances de las empresas y autónomos de la ciudad y el área metropolitana, en un contexto post-DANA que ha provocado ya grandes pérdidas y necesidades de inversión.

Por todo lo expuesto se rechaza la alegación.

TERCERA.- CALENDARIO DE APLICACIÓN.- Tal y como recoge el propio proyecto de ZBE, con el calendario y los objetivos previstos en el mismo no se llega a cumplir con los límites establecidos en la normativa europea en la ciudad. Es por ello que se propone un calendario de aplicación diferente con objetivos más ambiciosos para poder cumplir y hacer que las personas que viven, trabajan o visitan la ciudad puedan respirar un aire que no sea perjudicial para su salud. Para ello se propone una enmienda de adición en el apartado c) del punto 4 del artículo 3, que quedaría redactado de la siguiente manera:

Pág. 7

"Artículo 3. Definiciones

A los efectos de esta Ordenanza se entiende por:

4. c) Clasificación por potencial contaminante: vehículos A (código S/D) y B".

Así mismo, se propone una enmienda de sustitución de los puntos 1, 2 y 3 de la Disposición transitoria primera, que quedarían redactados de la siguiente manera:

Pág. 13

"Disposición transitoria primera. Normas transitorias de València ZBE

Se establecen las siguientes normas transitorias aplicables a València ZBE:

1. Desde la fecha de entrada en vigor de la Ordenanza, se establece una primera fase informativa de tres meses en la cual no se aplicarán sanciones pero se podrá notificar, en su caso, a los titulares de los vehículos más contaminantes el alcance, significado y calendario de implantación de la presente Ordenanza.

2. Finalizada la fase informativa señalada en el apartado anterior se iniciará la fase sancionadora, en la que se aplicará el régimen sancionador del capítulo V. Durante dicha fase se aplicarán las siguientes disposiciones transitorias:

- a) Los vehículos más contaminantes A y B registrados a la fecha de acceso a la ZBE en algún municipio de la provincia de València, y los que tengan distintivo B registrados a la fecha de acceso a la ZBE fuera de la provincia de València, estarán exentos de las restricciones fijadas en el artículo 7 y podrán acceder, circular y estacionar sin restricciones hasta el 31 de diciembre de 2025. Es decir, únicamente se multará a los vehículos con etiqueta A de fuera de la provincia, hasta el 31 de diciembre de 2025.
- b) Los vehículos más contaminantes A y B y registrados a la fecha de acceso a la ZBE en el municipio de València, y los que tengan distintivo B registrados a la fecha de acceso a la ZBE fuera del municipio de València, estarán exentos de las restricciones fijadas en el artículo 7 y podrán acceder, circular y estacionar sin restricciones hasta el 31 de diciembre de 2026. Es decir, únicamente se multará a los vehículos con etiqueta A de fuera de la ciudad de València hasta, el 31 de diciembre de 2026.
- c) A partir del 1 de enero de 2027, los vehículos más contaminantes con distintivo B y registrados a la fecha de acceso a la ZBE en el municipio de València estarán exentos de las restricciones fijadas en el artículo 7 y podrán acceder, circular y estacionar sin restricciones. Es decir, se multará a todos los vehículos con etiqueta A, y a todos los de etiqueta B de fuera de la ciudad de València a partir del 1 de enero de 2027.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NUM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



Adicional y previamente al inicio de las fases transitorias señaladas en las letras a, b y c anteriores se podrá continuar la práctica de las notificaciones a que se refiere el apartado 1, a los titulares de los vehículos más contaminantes cuyas moratorias vayan a finalizar”.

Contestación:

No se acepta la inclusión de los vehículos con etiqueta B dentro de la relación de vehículos a los que se les prohíbe la circulación porque según el artículo 5.2 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, las restricciones “serán proporcionales a los objetivos de calidad del aire y mitigación de emisiones de gases de efecto invernadero que se hayan dispuesto, lo cual deberá estar suficientemente motivado”.

En el caso de València, donde las estaciones de calidad del aire cumplen con los límites legalmente establecidos en la actualidad según el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, no sería una medida proporcional afectar al 22% de los vehículos que circulan por la ciudad, tal y como se desprende de la siguiente tabla que figura en el proyecto.

MATRIZ DISTINTIVOS - COD. PROVINCIA REGISTRO AGR MAX PROV. PORCENTAJES						
PROVINCIA	S/D	B	C	E	0	TOTAL
Valencia. Ciudad	4,1%	11,6%	21,3%	6,2%	0,8%	43,9%
Valencia. Resto	3,6%	10,5%	17,8%	3,7%	0,8%	36,4%
Alicante	0,1%	0,4%	0,8%	0,6%	0,4%	2,3%
Castellón	0,1%	0,3%	0,5%	0,1%	0,0%	1,0%
Madrid	0,1%	0,5%	6,6%	2,2%	0,9%	10,3%
Resto	0,6%	1,7%	3,0%	0,6%	0,1%	6,1%
TOTAL	8,7%	24,9%	50,0%	13,4%	3,0%	100,0%

Asimismo la introducción de limitaciones diferentes entre vehículos con etiqueta A y B en función del domicilio puede contravenir el principio de igualdad constitucionalmente regulado.

La implementación por fases y calendario recogido en la Ordenanza no sólo permite una adaptación económica y social más suave, sino que también facilita la comprensión y el cumplimiento de las nuevas regulaciones. También proporciona a la ciudadanía y empresas el tiempo necesario para realizar los ajustes precisos en sus hábitos y la sustitución de vehículos, promoviendo una transición más ordenada y menos conflictiva hacia una movilidad sostenible.

Este enfoque gradual es, por tanto, la opción más beneficiosa para la sociedad en términos de economía, facilidad de cambio, adaptación y comprensión, garantizando una implementación exitosa y duradera de la ZBE en València.

Como consecuencia de lo expuesto se rechaza la alegación.

CUARTO.- SUSPENSIÓN TEMPORAL.- Los eventos deportivos o las obras en la red viaria no pueden ser una excusa para suspender la aplicación de la ZBE en la ciudad. La salud de la ciudadanía no puede depender del calendario de eventos del Ayuntamiento, ni mucho menos ajenos a él. Además, si hay cortes de tráfico en la ciudad por obras o eventos, esto provoca un aumento de tráfico en las vías alternativas, por lo que no tiene ningún sentido aumentar el número de vehículos que pueden acceder a la ciudad en estos casos, que además de contaminar por sí mismos, generarán atascos y problemas de circulación. Por ello, se propone una enmienda de eliminación del punto 2 del artículo 10:

“Artículo 10. Suspensión temporal de las restricciones por causas excepcionales

2. Eventos programados de gran magnitud y que puedan suponer una importante alteración del tráfico normal tales como pruebas deportivas multitudinarias en la vía pública, obras de gran afección a la red viaria, entre otras”.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NÚM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



Contestación:

Los eventos que puedan dar lugar a la suspensión de la aplicación de la ZBE han de ser necesariamente interpretados de forma muy restrictiva, lo que no obsta para que se contemple en la ordenanza la posibilidad de que puedan dar lugar a la suspensión.

Podría darse el caso, por ejemplo, de una gran obra o evento que impidiera circunvalar la ZBE y se produjeran desvíos por una vía cercana ubicada dentro del ámbito de la ZBE. Adviértase que el propio proyecto contempla que el Decreto de Alcaldía determine el ámbito territorial específico afectado para acotar la suspensión en el ámbito estrictamente necesario.

En consecuencia con lo expuesto, se rechaza la alegación.

10- 00118-2025-90801, a nombre de ASOCIACION VECINAL Y CULTURAL TRES FORQUES, de fecha 15 de abril de 2025.

Se remite a la contestación de la alegación nº9.

11- 00118-2025-91299, a nombre de ASOCIACIÓN DE SUPERMERCADOS DE LA COMUNITAT VALENCIANA, de fecha 16 de abril de 2025.

Enmienda nº1 de Modificación: ANEXO II. Supuestos excepcionados de la prohibición de acceso, circulación y estacionamiento y la inscripción registral. Requisitos y condiciones de acceso.

Apartado 2: vehículos más contaminantes excepcionados que necesitan inscripción registral.

Donde dice:

Los vehículos más contaminantes de las personas interesadas que a continuación se indica podrán acceder a València ZBE previo cumplimiento de los requisitos señalados en este punto y presentación de declaración responsable acompañada de la documentación indicada en el Anexo III, con el fin de su inscripción en el Registro municipal de vehículos excepcionados recogido en el artículo 8:

(...)

- g) Accesos especiales. Cuando concurren circunstancias o necesidades excepcionales de acceso para vehículos más contaminantes podrán autorizarse derechos de acceso temporal, siguiendo el procedimiento del Anexo III. El número de vehículos máximo que podrán acceder y demás detalles se deducirán de la necesidad acreditada.

Debe decir:

- g) Accesos especiales. Cuando concurren circunstancias o necesidades excepcionales de acceso para vehículos más contaminantes podrán autorizarse derechos de acceso temporal, siguiendo el procedimiento del Anexo III. Pudiendo, en todo caso, basarse en alguno de los siguientes supuestos:

- Vehículos vinculados a los trabajadores que acrediten desempeñar una relación laboral por cuenta propia o ajena en establecimientos de alimentación (supermercados, distribución alimentaria, tiendas locales, etc.).

- Vehículos vinculados a autorizaciones específicas para prestar servicios en actividades singulares, eventos extraordinarios u obras en la vía pública o en los comercios situados en ZBE.

Contestación:

Con el objetivo de minimizar el impacto de la aplicación de las limitaciones al acceso, circulación y estacionamiento de los vehículos más contaminantes y evitar restricciones injustificadas se establece en la normativa publicada, por un lado, un régimen transitorio de aplicación escalonada y, por otro lado, excepciones a su aplicación. En el caso del proyecto València ZBE se ha optado por establecer excepciones por razones personales (PMR, mujeres embarazadas, familias

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NUM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



numerosas, familias con menores de 3 años), por razones de actividad (servicios públicos y actividades económicas por considerarse estas últimas como esenciales) y, en relación a los residentes, limitar las excepciones al máximo con los 48 accesos puntuales al año. Por tanto, si los vehículos de los trabajadores indicados están vinculados a actividades económicas estarán exentos de las restricciones. En el resto de casos de accesos recurrentes con vehículos contaminantes sí que aplicarán las restricciones puesto que la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética busca promover la migración hacia un parque móvil más sostenible.

Es de destacar que el Ayuntamiento de València trabajará por implantar, como medida compensatoria, un título de transporte público gratuito con una duración limitada dirigido a aquellas personas empadronadas en València y titulares de vehículos afectados por las restricciones que lo achatarren y no adquieran otro vehículo durante el tiempo de validez del título. Así, se ofrecerá una alternativa de movilidad a aquellos colectivos más afectados por las restricciones de acceso y que no dispongan de recursos económicos suficientes para la sustitución del mismo. Esta medida es complementaria al título de transporte con tarifa bonificada EMT amb Tu ya existente destinado a los colectivos con rentas bajas, entre otros.

En consecuencia no se admite la alegación al considerarse que parte de la propuesta trasladada ya está contemplada en la norma.

12- 00118-2025-91347, a nombre de ASSOCIACIÓ VEÏNAL DE LA PETXINA, de fecha 16 de abril de 2025.

Contestación:

Para la respuesta de las alegaciones primera, segunda y tercera se remite al contenido de la respuesta de la alegación nº9.

En cuanto a la alegación relativa a la implantación de un sistema de ayudas económicas para que las rentas más bajas puedan renovar su coche por uno menos contaminante, se indica que el Instituto Valenciano de Competitividad e Innovación (Ivace+i), adscrito a la Conselleria de Innovación, Industria, Comercio y Turismo, ha invertido 100 millones de euros hasta la fecha en el marco del Plan Moves III, lo que ha facilitado la compra de 18.172 vehículos eléctricos y la instalación de 8.600 puntos de recarga. Existen actualmente ayudas disponibles a través del programa de incentivos ligados a la movilidad eléctrica (MOVES III), gestionadas por el IVACE y financiadas con fondos procedentes de los Presupuestos Generales del Estado.

También es de destacar que el Ayuntamiento de València trabajará por implantar, como medida compensatoria, un título de transporte público gratuito con una duración limitada dirigido a aquellas personas empadronadas en València y titulares de vehículos afectados por las restricciones que lo achatarren y no adquieran otro vehículo durante el tiempo de validez del título. Así, se ofrecerá una alternativa de movilidad a aquellos colectivos más afectados por las restricciones de acceso y que no dispongan de recursos económicos suficientes para la sustitución del mismo. Esta medida es complementaria al título de transporte con tarifa bonificada EMT amb Tu ya existente destinado a los colectivos con rentas bajas, entre otros.

En consecuencia se rechaza la alegación.

13- 00118-2025-91429, a nombre de Carlos Badía Sanchís, de fecha 16 de abril de 2025.

Article 2. Finalitats de l'ordenança

Considerem necessari que es concrete que, de conformitat amb l'article 3 del RD 1052/2022, l'objectiu de la norma no ha de limitar-se al compliment dels valors límit de qualitat de l'aire, sinó que ha d'incloure explícitament:

- La millora de la qualitat de l'aire.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NÚM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



- La mitigació del canvi climàtic.
- El compliment dels objectius de qualitat acústica.
- L'impuls del canvi modal cap a formes de transport més sostenibles.
- La promoció de l'eficiència energètica en l'ús dels mitjans de transport.

Aquests objectius han de vertebrar tot el desenvolupament normatiu i la implementació de la ZBE.

Contestació:

El projecte de ZBE annex a l'Ordenança conté un desenvolupament més extens dels objectius que resulten de caràcter obligatori en aplicació del Reial Decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel qual es regulen les zones de baixes emissions, així com mesures que es pretenen dur a terme amb la implantació de la Zona de Baixes Emissions.

En concret, en l'apartat 8 es recullen els objectius de millora de la qualitat de l'aire, impuls del canvi modal cap a modes de transport més sostenibles, millora de l'accessibilitat, foment de l'electromobilitat, promoció de la sostenibilitat en la distribució urbana de mercaderies (DUM) i millora de la seguretat viària.

Es rebutja l'al·legació ja que el seu contingut ja s'inclou en el Projecte, tal com es justifica.

Article 4. Zona de baixes emissions de la ciutat de València

No es justifica suficientment que la delimitació geogràfica de la ZBE s'ajuste als criteris de l'article 4 del RD 1052/2022. És imprescindible que es valore l'impacte de la mesura a les zones limítrofes, especialment pel risc de desplaçament del trànsit contaminant cap a aquestes àrees, cosa que podria agreujar la qualitat de l'aire i el soroll fora del perímetre delimitat.

Contestació:

La justificació detallada de l'àrea afectada per les restriccions es recull, seguint les indicacions de l'annex I del Reial Decret 1052/2022, en l'apartat 9.1.1.1 Anàlisi d'Alternatives del Projecte.

No s'accepta l'al·legació, ja que el seu contingut està inclòs i justificat en el Projecte.

Article 10. Suspensió temporal de les restriccions per causes excepcionals

El segon apartat d'aquest article estableix la possibilitat de suspendre temporalment la ZBE en esdeveniments programats de gran magnitud. Considerem que aquesta excepció és contraproduent, ja que és justament en aquestes situacions quan es registren pitjors indicadors de contaminació i més afluència de vehicles. En conseqüència, s'hauria de limitar o condicionar aquesta excepció per garantir que la salut pública i els objectius ambientals prevalguen.

Contestació:

Els esdeveniments que puguin donar lloc a la suspensió de l'aplicació de la ZBE han de ser necessàriament interpretats de manera molt restrictiva, la qual cosa no obsta perquè es preveja en l'ordenança la possibilitat que puguin donar lloc a la suspensió.

Podria donar-se el cas, per exemple, d'una gran obra o esdeveniment que impedira circumval·lar la ZBE i es produïren desviaments per una via pròxima situada dins de l'àmbit de la ZBE. Cal advertir que el mateix projecte preveu que el Decret d'Alcaldia determine l'àmbit territorial específic afectat per a acotar la suspensió a l'àmbit estrictament necessari.

Disposició transitòria primera. Normes transitòries de València ZBE

No es justifica la diferenciació en les normes transitories segons el municipi de registre dels vehicles. Aquesta distinció pot ser discriminatòria i contrària als principis del RD 1052/2022, ja que no es basa en criteris ambientals ni socials objectius. És imprescindible que qualsevol excepció siga degudament motivada i alineada amb els objectius generals de la normativa.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NÚM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



La implementació per fases i el calendari recollits en l'Ordenança s'han establert seguint els criteris recomanats en l'apartat 9.8 del Document Directriu per a la creació de zones de baixes emissions (ZBE) elaborat pel Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic (MITECO). En concret, recull el següent:

"Es recomana la fixació anticipada d'un calendari d'implementació per fases, que permeti la familiarització i adaptació gradual de la ciutadania i sectors econòmics a les característiques de la ZBE (fins i tot observar-les in situ) abans que els afecten. Es proposa que el calendari inclogui fases:

- Amb objectius de reduccions en cada fase, per a aconseguir els objectius.
- Raonables i realistes en les seues restriccions, tant per a particulars com per a empreses.
- Concises i simples, sense complexitat en les restriccions.
- Graduals (incrementals) però fermes, elevat els criteris d'accés any a any per a complir els objectius i eliminant, si escau, les excepcions previstes.
- Inclouent un període de prova: informació d'infraccions detectades, però sense sanció, que servisca també per a posar a punt els sistemes de gestió i control.

També el mateix Reial Decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel qual es regulen les zones de baixes emissions, estableix que la normativa haurà de recollir règims transitoris de durada suficientment calibrada per a fomentar el transvasament modal a mitjans de transport més sostenible com la mobilitat activa i el transport públic i, en última instància, facilitar la transició del parc mòbil espanyol cap a vehicles zero emissions, així com de les possibles excepcions suficientment justificades.

En coherència amb l'anterior, s'ha disposat el calendari d'implementació del règim sancionador de l'Ordenança, ja que no només permet una adaptació econòmica i social més suau, sinó que també facilita la comprensió i el compliment de les noves regulacions. També proporciona als ciutadans i empreses el temps necessari per a fer els ajustos precisos en els seus hàbits i la substitució de vehicles, promovent una transició més ordenada i menys conflictiva cap a una mobilitat sostenible.

La utilització del criteri del municipi de registre del vehicle facilita aquesta adaptació gradual, ja que permet començar amb una afecció potencial de fins a un 0,9% del parc circulant en fase 1, un 4,5% en fase 2 i finalment un 8,7%. És important assenyalar que podria resultar discriminatori i, per tant, inconstitucional, que l'Ordenança previguera un règim definitiu diferent segons la població de registre del municipi, que no és el cas, sinó que es preveu una implementació progressiva del dit règim definitiu.

Per tot el que s'ha exposat, es rebutja l'al·legació.

Annex II. Supòsits excepcionats de la prohibició d'accés, circulació i estacionament

Moltes de les excepcions contemplades no compten amb una justificació clara ni amb criteris concrets. El punt 2.b, en particular, no precisa suficientment les condicions per a les excepcions relatives al municipi d'implantació o la possible limitació del nombre de vehicles autoritzats. Proponem, com a mesura de control i equitat, limitar a un únic vehicle per unitat familiar aquelles excepcions aplicables segons aquest annex. En cas contrari, i segons el procediment de l'annex III, es podrien inscriure un nombre desproporcionat de vehicles, buidant de contingut la finalitat de la mesura.

Contestació:

La justificació de les excepcions i el previsible abast es troba recollida en l'apartat 9.1.1.1 del Projecte. Així mateix, en la taula de l'annex II es troben recollides les limitacions de vehicles excepcionats segons la casuística.

Es rebutja l'al·legació en considerar que la informació sol·licitada es troba continguda en l'Ordenança i el Projecte.

Altres comentaris:

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓ DE ALCALDIA NÚM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



1. **Impacte social insuficientment valorat:** La norma no incorpora una anàlisi adequada de l'impacte social, i això hauria de ser la base per a justificar les excepcions. No es tenen en compte, per exemple, les necessitats de col·lectius com els treballadors nocturns, que podrien veure's greument afectats per la ZBE, especialment si no es millora prèviament el servei de transport públic nocturn.

Contestació:

Els apartats 12.3 i 13 del Projecte recullen una anàlisi de l'impacte social així com sobre la salut, el medi ambient i la mobilitat. Així mateix, l'apartat 9.1.1.1 inclou la justificació de les excepcions adoptades. També cal destacar que les excepcions s'han seleccionat seguint les indicacions recollides en el document Directrius per a la creació de zones de baixes emissions (ZBE) elaborat pel Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic (MITECO), que preveu que:

"Es podran preveure casos específics com a excepcions sempre que no posen en risc el compliment dels objectius de la ZBE (descrites en l'epígraf 3 d'aquest document). No obstant això, és recomanable simplificar al màxim les excepcions, establint possibles moratòries de caràcter temporal tant per a maximitzar l'impacte, la contundència i la comprensió, com per a facilitar la gestió."

Es considera que establir excepcions addicionals suposaria augmentar el nombre de vehicles excepcionats de manera molt significativa i, per tant, s'entraria en risc d'incomplir els futurs objectius de qualitat de l'aire que s'establiran amb la transposició de la nova Directiva de qualitat de l'aire. Per a pal·liar aquest impacte, l'Ordenança ha previst règims transitoris de durada calibrada per a fomentar el transvasament modal a mitjans de transport més sostenible, com la mobilitat activa i el transport públic i, en última instància, facilitar la transició del parc mòbil espanyol cap a vehicles zero emissions. També s'ha previst en el projecte la implementació de mesures compensatòries com l'emissió d'un títol gratuït d'EMT per a les persones usuàries afectades que s'aferrallin el seu vehicle per a permetre distribuir aquesta càrrega econòmica al llarg del temps i facilitar la transició.

En conseqüència, es desestima l'al·legació.

2. **Possibilitat d'imposició d'una taxa:** De conformitat amb el text refós de la Llei reguladora de les hisendes locals (Reial decret legislatiu 2/2004, de 5 de març), es podrà establir una taxa per l'accés i la circulació de vehicles a la ZBE. Aquesta opció, que haurà de regular-se en una ordenança fiscal específica, hauria d'assegurar que la recaptació obtinguda es destine exclusivament a finançar mesures de mobilitat sostenible, com la millora del transport públic, l'habilitació de carrils bici o la pacificació del trànsit

Contestació:

La possibilitat d'establir una taxa d'accés a les zones de baixes emissions està supeditada a l'aprovació de la nova Llei de Mobilitat Sostenible estatal que està en tràmit. Per tant, es desestima l'al·legació.

14- 00118-2025-91456, a nombre de CONFEDERACION EMPRESARIAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA, de fecha 16 de abril de 2025.

Se reproduce un resumen del contenido de las alegaciones al resultar muy extenso.

Primera:
De carácter general

Se trasladan diferentes necesidades para minimizar el impacto económico de la implantación de la ZBE:

- Coordinación de medidas que se adopten y afecten al área metropolitana de València en especial con el nuevo Plan Básico de Movilidad Metropolitana

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NÚM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



- Adecuada planificación del servicio de transporte público en toda la ciudad y su área metropolitana mediante la adaptación de la frecuencia de paso de los autobuses, conexiones entre los diferentes modos de transporte, ampliación del servicio nocturno, establecimiento de incentivos económicos para fomentar su uso etc
- Garantizar alta calidad de los servicios de transporte público
- Establecer medidas para mitigar las emisiones provocadas por la movilidad como la mejora de la red de transporte público o el impulso a la movilidad eléctrica
- Realizar un esfuerzo para hacer llegar a los ciudadanos, de forma clara y accesible, la información relativa a la implementación de la zona de bajas emisiones, mediante una campaña de concienciación, sensibilización e información de sus medidas

Contestación:

En relación a lo planteado como medidas complementarias a la adopción de restricciones de acceso para el vehículo privado, se remite a los apartados 8 y 9 del Proyecto anexo a la Ordenanza donde se recogen una batería de objetivos y propuestas para promover el cambio hacia una movilidad más sostenible, la mayoría de las cuales ya están en marcha.

En concreto, en relación con las medidas reflejadas en el escrito de alegación, se contempla la remodelación de la red de la EMT a través de su Plan Director 2025-2030 encaminado a alcanzar los siguientes objetivos:

- Establecer unos niveles de servicio jerarquizados y coordinados con el resto de la oferta de transporte público de la ciudad.
- Actualizar y optimizar la estructuración de las líneas para dar servicio a la demanda actual y potencial de transporte público de la ciudad de València de forma integrada y coordinada con los servicios de la red MetroValencia así como con el resto de servicios metropolitanos.
- Abordar estrategias de crecimiento como consecuencia del incremento de la capacidad de EMT de “resolverle problemas de movilidad a la gente”.
- Estructurar una red de autobuses que responda eficazmente a los retos actuales de movilidad de la población, engarzada en la red global de transporte de la ciudad.
- Reflexionar sobre el papel que debe tener EMT en el futuro dentro del sistema de transporte público de València y de su eficiencia y sostenibilidad energética, dibujar ese futuro y determinar las medidas necesarias para alcanzarlo.
- Garantizar la accesibilidad a toda la ciudadanía.
- Mejorar la accesibilidad y cobertura actual.
- Mejora de la seguridad.
- Reducción de emisiones GEI, consumo energético y de los riesgos derivados del cambio climático.
- Mejora de la sostenibilidad financiera.
- Mejora de la igualdad de género y cohesión social.
- Migración del material rodante a vehículos respetuosos con el medio ambiente.
- Aumento de la eficiencia energética de las instalaciones.
- Mejora de la calidad del servicio

Asimismo, cabe destacar que la estrategia de actuación de la EMT València incluye también la renovación de su flota para hacerla más sostenible y eficiente en términos energéticos, así como la creación de la infraestructura necesaria para electrificar sus autobuses. Para poder materializarlo, el Ayuntamiento de València aprobó un plan de inversiones para el periodo 2024/2028 que contempla inversiones por importe de 171,7 millones de euros para la renovación de la flota, la construcción de una nueva cochera y la electrificación de todas ellas, entre otras inversiones, con la finalidad última de que al final del periodo la edad media de los autobuses pase de una antigüedad de 9,85 años a 6,55 años y el 92% de la flota sea híbrida y eléctrica. También el Ayuntamiento de València viene bonificando parcialmente los títulos de transporte de EMT junto con el Ministerio con el objetivo de fomentar el cambio modal hacia una movilidad más sostenible.

Por su parte, respecto al fomento de la electromovilidad, se traslada que el Ayuntamiento ha ejecutado un proyecto denominado “Puntos de recarga de vehículos eléctricos en mercados municipales y zonas comerciales” instalando en la ciudad más de 180 puntos de recarga

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NUM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



distribuidos en diferentes distritos, habiendo postes de recarga semi-rápida de vehículos, recarga rápida y de bicicletas. Se seguirá trabajando en esta línea de manera que el reparto de puntos de recarga de vehículos eléctricos esté garantizado en toda la ciudad.

Por último, respecto a la difusión de la información, el Ayuntamiento de València está preparando una campaña específica para comunicar la normativa y los calendarios transitorios y se lanzará en varias fases a través de medios publicitarios digitales, radio, televisión y cartelería impresa.

Esta iniciativa complementará las ruedas de prensa ya realizadas, así como la información y las respuestas a preguntas frecuentes publicadas en la web y redes sociales.

En consecuencia se rechaza la alegación puesto que ya se contempla su contenido en las políticas y actuaciones llevadas a cabo por el Ayuntamiento.

Segunda:
Medidas previas a los plazos de implantación de zona de bajas emisiones (Disposición Transitoria Primera)

El escrito traslada que, previo a implementar la zona de bajas emisiones en los plazos establecidos en esta disposición, se deben plantear las siguientes medidas:

- Mejora y remodelación de la red de la EMT. Renovación y electrificación de la flota
- Medidas para mejorar la seguridad vial
- Promoción de la movilidad peatonal
- Expansión de la red de carriles exclusivos para el transporte público
- Segregación de los carriles existentes
- Ejecución de paradas dobles para evitar colas
- Implantación de prioridad semafórica para el transporte público en las vías donde sea necesario
- Mejora de la frecuencia de paso de los autobuses de las líneas principales
- Ampliación de la infraestructura ciclista
- Poner a disposición aparcamientos disuasorios en origen y en las estaciones de cercanías, ampliación de las líneas de metro y otros transportes públicos que circulen por la ciudad y que provengan o se dirijan a su área metropolitana

Se deben condicionar los plazos de la fase sancionadora al desarrollo de las medidas de movilidad para evitar que se vea afectada la actividad económica de la ciudad.

Contestación

La mayoría de las medidas recogidas en el escrito de alegación ya se han contemplado en el Proyecto de ZBE como medidas complementarias al establecimiento de restricciones al vehículo privado estando muchas de ellas en ejecución o previstas en el corto plazo en cumplimiento de las actuaciones propuestas en el Plan Director de la EMT (prioridad semafórica, creación y segregación de carriles bus...). Todas ellas se pueden consultar en el apartado 9 del Proyecto tal y como se ha indicado en la respuesta anterior.

En cuanto a los aparcamientos disuasorios, tal y como se recoge en el propio escrito, es conveniente ubicarlos en origen, cerca de las estaciones de transporte público de alta capacidad y, por tanto, excediendo de los límites municipales y de las competencias del Ayuntamiento de València. No obstante, se trabajará con las Administraciones indicadas para promover la creación de estacionamientos disuasorios en nuevos emplazamientos.

Por último, en relación con la propuesta de condicionar los plazos de la fase sancionadora con el desarrollo de medidas de movilidad, no se puede admitir puesto que la necesidad de la norma viene dada por el mandato claro derivado el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que impone a los municipios de más de 50.000 habitantes el establecimiento o implantación de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE). Dicho objetivo también viene contemplado en la Ley 6/2022, de 5 de diciembre, del Cambio Climático y la Transición Ecológica de la Comunitat Valenciana. Además, con carácter concurrente, la ciudad

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NUM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



de València ha sido beneficiaria de fondos europeos para implantar una ZBE en la ciudad en su conjunto, lo cual determina la obligación inexcusable de su ejecución en los términos presentados en la solicitud de subvención. No obstante, se garantiza una adaptación económica y social suave teniendo en cuenta que ya se están desarrollando medidas para el fomento de la movilidad sostenible y gracias a la implementación establecida por fases y el sistema de excepciones definido en la normativa.

Por todo lo expuesto no se acepta la alegación.

Tercera:
Registro municipal de vehículos excepcionados (artículo 8 y Anexo III)

Se aboga por la simplificación administrativa, considera necesario establecer sistemas ágiles de autorización en los supuestos de inscripción de los vehículos excepcionados.

Asimismo se considera necesario establecer distintivos para los vehículos vinculados a la actividad profesional, para que les permita acceder a las zonas de bajas emisiones.

Contestación:

Tal y como se recoge en el apartado 6.5.2 de la Memoria de Análisis de Impacto Normativo (MAIN), uno de los principios que se han tomado como referencia para el establecimiento del sistema de gestión de la Zona de Bajas Emisiones es la simplificación de procedimientos. En concreto y en relación con la documentación exigible, se indica que el Ayuntamiento de València pretende emplear las plataformas de interoperabilidad entre administraciones y sistemas de información existentes, de modo que la documentación requerida sea la mínima y se pueda consultar por el Ayuntamiento en los registros públicos existentes al efecto, previa autorización, en su caso, del interesado. Esta medida eliminará trámites redundantes, disminuyendo el esfuerzo de la ciudadanía y las empresas.

Con todo ello se dará cumplimiento a las previsiones normativas de reducción de cargas administrativas a las personas ciudadanas contenida, entre otras, en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común.

Además de lo anterior, se comunica que la implantación de la ZBE contará con un equipo externo para la gestión de las excepciones y dar soporte al usuario.

En relación con la solicitud de establecer distintivos para los vehículos vinculados a actividad profesional, se indica que uno de los supuestos de excepción contemplados en la Ordenanza son los vehículos más contaminantes vinculados a actividad económica. Para solicitar la excepción, tal y como se recoge en el Anexo II, la persona vinculada al vehículo deberá estar dada de alta en el impuesto de actividades económicas y dispondrá de acceso permanente para cada vehículo vinculado al desempeño de dicha actividad del que ostente el uso o disponibilidad legal. Una vez dada de alta la matrícula en la base de datos, el sistema de lectura de matrículas la identificará automáticamente como excepcionada por lo que no será necesario establecer ningún distintivo a bordo del vehículo. En el caso de que por tipología de vehículo no se considere como vehículo contaminante (camiones, furgonetas), no será necesario realizar ninguna actuación con el Registro puesto que serán excluidas automáticamente dichas categorías. En consecuencia con lo expuesto se rechaza la alegación.

Cuarta:
Supuestos excepcionados (Anexo II) inclusión de los vehículos de trabajadores con actividades económicas en el ámbito de la zona de bajas emisiones

Consideran que se podría también incluir como excepcionados a los vehículos más contaminantes de aquellos trabajadores de estas actividades económicas de la ciudad de València para evitar afectación a las empresas y facilitar el acceso de estos trabajadores a su puesto de trabajo.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NUM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



En este sentido, se propone incluir en el Anexo II de la ordenanza, en el apartado 2 de vehículos más contaminantes excepcionados que necesitan inscripción registral, una letra adicional que recoja el siguiente texto: “*Los vehículos de las personas trabajadoras que presten sus servicios en empresas y actividades económicas que se encuentren en el ámbito de la zona de bajas emisiones, lo que podrán acreditar mediante declaración responsable emitida por la empresa que demuestre su relación laboral y centro de trabajo en que prestan sus servicios*”

Por otra parte, según la documentación que acompaña al proyecto, aunque la medida afecta a 24.000 vehículos más contaminantes que dejarán de entrar en la ciudad, ante la falta de informe del impacto que pueden tener en la ciudad y sus negocios, y dado que no se concreta si se trata de trabajadores, clientes o usuarios de empresas, visitantes o conductores de paso, se propone que, durante las primeras fases informativas de aplicación de la ZBE hasta que se implanten mejoras de acceso a la ciudad en transporte público, se permita la entrada de estos vehículos al menos desde las 20 horas del viernes al domingo, incluido, para paliar posibles efectos y afecciones que pudieran tener la no entrada de estos vehículos sobre las actividades económicas de la ciudad.

Contestación:

Según se recoge en el apartado 9.1.1.1 de Análisis de alternativas de la implantación de la Zona de Bajas Emisiones, uno de los criterios empleados para implantar las restricciones ha sido el filtrado por categoría de vehículo. Así pues, se ha valorado implementar restricciones basándose en el nivel de emisiones y proporción del parque circulante de dos categorías de vehículos: vehículos asociados a la movilidad de personas y los asociados al transporte de mercancías.

Tal y como se expone, tomando como referencia los datos de contribución a la contaminación de ambas tipologías y con el fin de garantizar la continuidad de la actividad económica y la distribución eficiente de mercancías en la ciudad, se ha optado por limitar las restricciones a la primera categoría de vehículos, los que transportan personas. Dentro de esta última se ha decidido, de forma adicional, excluir de estas restricciones debido a su papel crucial en el transporte público y su menor contribución porcentual a las emisiones totales, a los autobuses y autocares puesto que estos forman parte esencial de la movilidad urbana y representan apenas un 0,3% del parque circulante total en la ciudad de Valencia, tabla D.6 Anexo D.

Además de lo anterior y para dar respuesta a la movilidad esencial en vehículo privado que pueda verse afectada por las restricciones establecidas en la ZBE, se han considerado necesarias una serie de excepciones y autorizaciones temporales para ciertos grupos de usuarios. Estas excepciones buscan facilitar la movilidad de personas y familias con necesidades especiales, así como mitigar los efectos de las restricciones sobre actividades económicas y situaciones específicas. Dichas excepciones se han seleccionado siguiendo las indicaciones recogidas en el documento Directrices para la creación de zonas de bajas emisiones (ZBE) elaborado por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO).

Por tanto, se considera que establecer excepciones adicionales a los vehículos de los trabajadores de las actividades económicas de la ciudad se estaría ampliando el número de vehículos excepcionados y, por tanto, se entraría en riesgo de incumplir los futuros objetivos de calidad del aire que se establecerán con la transposición de la nueva Directiva de calidad del aire. Para paliar este impacto, la Ordenanza ha contemplado regímenes transitorios de duración calibrada para fomentar el trasvase modal a medios de transporte más sostenibles como la movilidad activa y el transporte público y, en última instancia, facilitar la transición del parque móvil español hacia vehículos cero emisiones. También se ha contemplado en el proyecto la implementación de medidas compensatorias como la emisión de un título gratuito de EMT para las personas usuarias afectadas que achatarren su vehículo para permitir distribuir esta carga económica a lo largo del tiempo y facilitar la transición.

Por último, en relación a la propuesta de suspender las restricciones de acceso los fines de semana, se considera que no resultaría coherente puesto que implicaría imponer restricciones más exigentes a las personas que utilizan su vehículo entre semana que a los desplazamientos por motivos de ocio que se realizan el fin de semana. Para los motivos de desplazamientos

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NUM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



esporádicos se han contemplado los 48 accesos diarios al año que supone prácticamente un acceso por fin de semana al año. Se reitera que ya está en marcha el Plan Director 2025-2030 de la EMT que supondrá una mejora reseñable de los servicios de transporte de la ciudad y sus conexiones.

Por todo lo anterior no se admite la alegación.

Quinta: **Distribución urbana de mercancías (DUM)**

Si bien los vehículos más contaminantes de la distribución podrán circular por la ciudad previo registro, se considera que es el momento para abordar el análisis de la distribución y ubicación de las zonas de carga y descarga, adaptándolas a las necesidades reales de la ciudad y sus barrios.

Contestación:

Uno de los objetivos específicos de la Zona de Bajas Emisiones es la promoción de la sostenibilidad en la distribución urbana de mercancías y, en particular, la distribución de última milla. Conforme a lo especificado en el apartado 9.1.9 del Proyecto, desde el Ayuntamiento de València se pretende optimizar la distribución de mercancías mediante tecnologías que faciliten una gestión más eficiente de la carga y descarga. Ejemplo de ello es la instalación de sensores de detección de ocupación en las plazas de carga y descarga desplegados por toda la ciudad que proporcionarán información a las empresas transportistas y así reducir el tráfico de agitación de este tipo de vehículos cuyos desarrollos tecnológicos están en proceso. Además de lo anterior, se impulsará la entrega de última milla utilizando medios de transporte no contaminantes en colaboración con el sector público y privado y se incrementarán las plazas de C/D en aquellos lugares donde sea necesario. En este sentido, se ampliará el tonelaje máximo permitido para camiones desde las 12 t a las 18 t únicamente para los camiones cero emisiones y siempre que sus dimensiones sean de 8 m como máximo de longitud, garantizando de este modo que no se afecta a la fluidez del tráfico y que son compatibles con las plazas de carga y descarga existentes.

En cuanto a generación de nuevas plazas para carga y descarga, destaca la creación de un 11% de plazas adicionales para esta finalidad desde junio de 2023, lo que supone una clara evidencia del trabajo continuo del Ayuntamiento en este ámbito y que seguirá mejorando en los próximos meses.

Por tanto, se rechaza la alegación ya que las políticas y actuaciones del Ayuntamiento ya están alineadas con su contenido.

Sexta: **Medidas complementarias**

Se considera necesaria la implantación de medidas complementarias de incentivos y ayudas al sector privado para su transición a una economía más eficiente y baja en emisiones como: incentivos a la renovación de flotas y vehículos de empresas con actividades en la ciudad de València, con independencia de la tecnología y a la instalación de puntos de recarga; bonificaciones en tasas o impuestos municipales (como IBI o IAE) y bonificaciones al aparcamiento en zonas de estacionamiento regulado a vehículos menores de 3,5 t que cumplan con la etiqueta C, ECO o 0 emisiones.

Contestación:

En cuanto a las ayudas económicas para vehículos eléctricos, el Instituto Valenciano de Competitividad e Innovación (Ivace+i), adscrito a la Conselleria de Innovación, Industria, Comercio y Turismo, ha invertido 100 millones de euros hasta la fecha en el marco del Plan MOVES III, lo que ha facilitado la compra de 18.172 vehículos eléctricos y la instalación de 8.600 puntos de recarga. Existen actualmente ayudas disponibles a través del programa de incentivos ligados a la movilidad eléctrica (MOVES III), gestionadas por el IVACE y financiadas con fondos procedentes de los Presupuestos Generales del Estado.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NÚM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



Por otro lado, para fomentar la electromovilidad, el Ayuntamiento ha implementado el proyecto "Puntos de recarga de vehículos eléctricos en mercados municipales y zonas comerciales". Gracias a esto, se han instalado más de 180 puntos de recarga en varios distritos de la ciudad, incluyendo postes de recarga semirrápida, rápida y para bicicletas. Se continuará trabajando en esta línea para asegurar una cobertura de puntos de recarga en toda Valencia.

Finalmente, los vehículos cero emisiones disfrutan de una bonificación total en la zona regulada, lo que busca incentivar el uso de este tipo de vehículos.

Por todo lo expuesto se rechaza la alegación.

15- 00190-2025-7194, a nombre de Federación de Hostelería de Valencia, de fecha 16 de abril de 2025.

Se reproduce un resumen del contenido de las alegaciones al resultar muy extenso.

Primera. Introducción y aspectos preliminares

Contestación:

Se remite a la respuesta de la primera alegación de la Alegación nº14.

SEGUNDA. Medidas previas a los plazos de implantación de zona de bajas emisiones (Disposición Transitoria Primera).

El escrito traslada que, previo a implementar la zona de bajas emisiones en los plazos establecidos en esta disposición, se deben plantear las siguientes medidas:

- Mejora y remodelación de la red de la EMT. Renovación y electrificación de la flota
- Medidas para mejorar la seguridad vial
- Poner a disposición aparcamientos disuasorios en origen y en las estaciones de cercanías, ampliación de las líneas de metro y otros transportes públicos que circulen por la ciudad y que provengan o se dirijan a su área metropolitana

Contestación:

La mayoría de las medidas recogidas en el escrito de alegación ya se han contemplado en el Proyecto de ZBE como medidas complementarias al estableciendo de restricciones al vehículo privado estando muchas de ellas en ejecución o previstas en el corto plazo en cumplimiento de las actuaciones propuestas en el Plan Director de la EMT (prioridad semafórica, creación y segregación de carriles bus...). Todas ellas se pueden consultar en el apartado 9 del Proyecto, tal y como se ha indicado en la respuesta anterior.

En cuanto a los aparcamientos disuasorios, tal y como se recoge en el propio escrito, es conveniente ubicarlos en origen, cerca de las estaciones de transporte público de alta capacidad, por tanto, excediendo de los límites municipales y de las competencias del Ayuntamiento de València. No obstante, se trabajará con las Administraciones indicadas para promover la creación de estacionamientos disuasorios en nuevos emplazamientos.

En consecuencia, se rechaza la alegación.

TERCERA. Registro municipal de vehículos excepcionados (artículo 8 y Anexo III)

El artículo 8 del proyecto de ordenanza recoge la creación del registro para vehículos excepcionados y cuyo procedimiento administrativo de inscripción se recoge en el Anexo III. En este sentido, consideramos altamente necesario que se prevea una tramitación ágil para solicitar los permisos y distintivos para los vehículos que se permita acceder a la zona de bajas emisiones, mediante la simplificación administrativa en los tiempos y formas de tramitación y de resolución.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NÚM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



Así pues, se considera necesario establecer sistemas ágiles de autorización de los supuestos de inscripción de los vehículos excepcionados más contaminantes de las empresas y actividades, así como de los permisos para los supuestos excepcionales o accesos especiales, con la utilización de las declaraciones responsables, así como el establecimiento de tasas proporcionadas, lo que implica disponer de un sistema informático ágil y contar con los recursos de personal correspondientes y necesarios para realizar la tramitación.

Además, de estas facilidades en la tramitación, también consideramos conveniente que se disponga de recursos humanos suficientes para realizar dichos trámites y procedimientos con una unidad específica o concreta del servicio de movilidad que se encargue de realizar de forma especializada estas labores.

Contestación:

Según lo establecido en el apartado 6.5.2 de la Memoria de Análisis de Impacto Normativo (MAIN), uno de los principios que se han tomado como referencia para el establecimiento del sistema de gestión de la Zona de Bajas Emisiones es la simplificación de procedimientos. En concreto y en relación con la documentación exigible, se indica que el Ayuntamiento de Valencia pretende emplear las plataformas de interoperabilidad entre administraciones y sistemas de información existentes, de modo que la documentación requerida sea la mínima y se pueda consultar por el Ayuntamiento en los registros públicos existentes al efecto, previa autorización, en su caso, del interesado. Esta medida eliminará trámites redundantes, disminuyendo el esfuerzo de la ciudadanía y las empresas.

Con todo ello se dará cumplimiento a las previsiones normativas de reducción de cargas administrativas a las personas ciudadanas contenida, entre otras, en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común.

Además de lo anterior, se comunica que la implantación de la ZBE contará con un equipo externo para la gestión de las excepciones y dar soporte al usuario.

Por tanto, se rechaza la alegación.

CUARTA. Supuestos excepcionados (Anexo II) inclusión de los vehículos de trabajadores con actividades económicas en el ámbito de la zona de bajas emisiones.

En este Anexo II se recogen los vehículos más contaminantes excepcionados que necesitan inscripción registral, entre los que se encuentran los vinculados a una actividad económica según la definición del artículo 3. En este sentido, al igual que se recoge esta excepción, consideramos que se podría también incluir como excepcionados a los vehículos más contaminantes de aquellos trabajadores de estas actividades económicas de la ciudad de Valencia, para evitar afectación a las empresas y facilitar el acceso de estos trabajadores a su puesto de trabajo.

[...]

Así pues, consideramos que se podría incluir esta excepción de forma transitoria, especialmente hasta que se adopten las medidas relativas a la mejora de los transportes públicos que se indican en estas alegaciones o se adopten otro tipo de medidas para darles facilidades en la obtención de los bonos de transportes públicos (EMT) gratuitos para las personas que se vean afectadas por la implantación de la zona de bajas emisiones en sus desplazamientos a su puesto de trabajo como alternativa a sus vehículos. Igualmente, se podrían hacer extensivo estos bonos de la EMT con títulos gratuitos a todas aquellas personas afectadas por la implantación de la zona de bajas emisiones para que pueda ser atractivo acceder a la ciudad, complementado con un aumento de los vehículos (autobuses) y mejora de su número y frecuencia de paso.

En la documentación que acompaña al proyecto de ordenanza se indica que no es necesario realizar estudio económico ya que se considera que la implantación de la zona de bajas emisiones de la ciudad de Valencia no tendrá impacto económico para las empresas al estar los vehículos vinculados a actividades económicas y de empresa exentos de restricciones (incluidos los más contaminantes).

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NUM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



Sin embargo, en la documentación se indica que habrá más de 40.000 vehículos afectados (16.000 de la ciudad de Valencia), por lo que alrededor de 24.000 vehículo que no podrán acceder o circular por la ciudad, lo que podría suponer un impacto en las empresas ya que, es probable que de esos 24.000 vehículos exista un porcentaje en número de vehículos que correspondan a clientes o usuarios de servicios y otro a trabajadores que prestan sus servicios en las empresas y actividades económicas de la ciudad por lo que esta medida de excepcionar a este tipo de vehículos podría ser útil para evitar posibles repercusiones sobre las actividades empresariales.

Así pues, por los argumentos expuestos, quizás sería conveniente realizar algún tipo de estudio económico o de impacto para la competencia de estos 24.000 vehículos que no van a poder acceder a la ciudad, especialmente, sobre su repercusión en las actividades económicas de la ciudad al no conocer si los titulares de dichos vehículos se trata de posibles clientes o usuarios de actividades y servicios de la ciudad, trabajadores que prestan su servicios dichas empresas o simplemente visitantes de la ciudad, lo que permitiría tener una estimación de la repercusión que pueden tener su no entrada en la ciudad. En este sentido, se propone la inclusión de esta excepción de los vehículos más contaminantes de trabajadores vinculados a empresa de la ciudad, que acrediten dicha relación laboral, al menos transitoria hasta la adopción e implementación de medidas para facilitar el acceso mediante servicio público en la ciudad, como las que se indican en las alegaciones anteriores a ésta y en diferentes partes de este escrito.

Así mismo, ante esta situación, en las primeras fases de aplicación de esta ordenanza se podría habilitar la entrada de este tipo de vehículos únicamente a partir de las 20 horas del viernes y el fin de semana (sábados y domingos, así como los días festivos y sus vísperas) para paliar posibles efectos y afecciones que pudieran tener la no entrada de estos 24.000 vehículos sobre las actividades económicas de la ciudad.

Igualmente, dentro de este mismo apartado 2 del Anexo II se podría recoger la posibilidad de no sancionar ni multar los primeros 15 minutos de accesos de vehículos más contaminantes a la zona de bajas emisiones, lo que permitiría facilitar entregas y recogidas simultáneas y no sancionar en los casos de equivocaciones o accesos y daría un margen para abandonar el área en caso de entrada accidentales.

Contestación:

En relación con la propuesta de excepcionar los vehículos de aquellos trabajadores de estas actividades económicas de la ciudad de Valencia y su aplicación temporal durante los fines de semana se remite a la respuesta de la Alegación Cuarta de la Alegación nº14.

Respecto al impacto económico, el Proyecto sí que indica que la implantación de restricciones implica consecuencias económicas. En concreto se indica lo siguiente:

Consecuencias Económicas

La principal consecuencia económica recae sobre las personas usuarias particulares que no dispongan de un vehículo con distintivo ambiental. Estos usuarios tendrán que incurrir en gastos adicionales para adquirir un vehículo que cumpla con la normativa de la ZBE, lo que puede representar una carga financiera considerable. La implementación gradual de sanciones, así como la implementación de medidas compensatorias como la emisión de un título gratuito de EMT para las personas usuarias afectadas que achatarren su vehículo, como se describirá más adelante, permitirá distribuir esta carga económica a lo largo del tiempo, facilitando la transición. Además, para reducir el impacto económico en las personas, se han establecido excepciones para determinados colectivos y 48 accesos puntuales al año.

Por tanto, se considera que establecer excepciones adicionales a los vehículos de los trabajadores de las actividades económicas de la ciudad comportaría ampliar de forma muy significativa el número de vehículos excepcionados y, por tanto, se entraría en riesgo de incumplir los futuros objetivos de calidad del aire que se establecerán con la transposición de la nueva Directiva de calidad del aire.

Por último, en relación a las posibles sanciones por entradas accidentales a la ZBE se indica que el área restringida estará señalizada tanto en los accesos de la ciudad, en los paneles de

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NÚM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



información variable, con cartelería en el perímetro de la zona así como en todos los accesos. Se considera por tanto que la zona está suficientemente señalizada y que la ciudadanía dispondrá de suficiente información ya que se prevén tres oleadas de campañas informativas.

No se admite la alegación.

QUINTA. Especial referencia a la Distribución Urbana de Mercancías (DUM).

[...]

Además, consideramos que la implantación de esta zona de bajas emisiones puede ser un buen momento para abordar el estudio de la distribución y ubicación de las zonas de carga y descarga en la ciudad de Valencia, para lo que se puede aprovechar para adaptarlas a la situación real de la ciudad y a sus necesidades según barrios, revisando junto con la organización representativa de la logística y distribución el mapa de estas zonas de carga y descarga para incrementar en aquellos lugares en los que se observe que hay una mayor necesidad o carencia, así como, buscar alternativas como permitir la carga y descarga en carriles de circulación o multiuso para agilizar las descargas al realizarse más cerca de la zona de recepción.

También se podría permitir el transporte urbano de mercancías con vehículos de mayor tonelaje para realizar el menor número de repartos en un único destino. Con ello se reduce el número de vehículos en circulación, el tráfico y las emisiones en las ciudades. Así como, el establecimiento de permisos indefinidos de carga y descarga para reducir trámites administrativos o controlar la ocupación de las zonas de carga y descarga, estudiando con el sector de la logística y distribución la idoneidad de instalar detectores de estas plazas para que su utilización sea la adecuada por vehículos de distribución urbana de mercancías y no estén ocupadas por vehículos privados de otro tipo de empresas (pe: pequeñas reparaciones sin identificar) o que se controle efectivamente que el estacionamiento de otros vehículos privados que acudan a realizar labores, reparaciones u obras en domicilios sea temporal para la labores de descarga de los materiales necesarios para realizar dichos trabajos.

Contestación:

Uno de los objetivos específicos de la Zona de Bajas Emisiones es la promoción de la sostenibilidad en la distribución urbana de mercancías y, en particular, la distribución de última milla. De acuerdo con lo expuesto en el apartado 9.1.9 del Proyecto, desde el Ayuntamiento de València se pretende optimizar la distribución de mercancías mediante tecnologías que faciliten una gestión más eficiente de la carga y descarga. Ejemplo de ello es la instalación de sensores de detección de ocupación en las plazas de carga y descarga desplegados por toda la ciudad que proporcionarán información a las empresas transportistas y así reducir el tráfico de agitación de este tipo de vehículos. Además de lo anterior, se impulsará la entrega de última milla utilizando medios de transporte no contaminantes en colaboración con el sector público y privado y se incrementarán las plazas de C/D en aquellos lugares donde sea necesario. En este sentido, se ampliará el tonelaje máximo permitido para camiones desde las 12 t a las 18 t únicamente para los camiones cero emisiones y siempre que sus dimensiones sean de 8 m como máximo de longitud, garantizando de este modo que no se afecta a la fluidez del tráfico y que son compatibles con las plazas de carga y descarga existentes.

En cuanto a generación de nuevas plazas para carga y descarga, destaca la creación de un 11% de plazas adicionales para esta finalidad desde junio de 2023, lo que supone una clara evidencia del trabajo continuo del Ayuntamiento en este ámbito y que seguirá mejorando en los próximos meses.

Por tanto, se rechaza la alegación.

SEXTA. Otras propuestas o alternativas aplicables de forma complementaria a la zona de bajas emisiones

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NUM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



Se considera necesario también la implantación de medidas complementarias de incentivos y ayudas al sector privado para su transición a una economía más eficiente y baja en emisiones, como: incentivos a la renovación de flotas y vehículos de empresas con actividades en la ciudad de Valencia, con independencia de la tecnología y a la instalación de puntos de recarga; bonificaciones en tasas o impuestos municipales (como IBI e IAE) y bonificaciones al aparcamiento en zonas de estacionamiento regulado a vehículos menores de 3,5 t. que cumplan con la etiqueta C, ECO o 0 emisiones.

Contestación:

Se remite a la respuesta Sexta de la Alegación nº14.

16- 00118-2025-92083, a nombre de ASSOCIACIO DE VEINS/VEINES I AMICS/AMIGUES MALVARROSA, de fecha 16 de abril de 2025.

Se remite a la contestación de la alegación nº9 puesto que el contenido es idéntico.

17- I 00118 2025 089742, a nombre de CÁMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA, SERVICIOS Y NAVEGACIÓN VALENCIA de fecha 15 de abril de 2025.

Se reproduce un resumen del contenido de las alegaciones al resultar muy extenso.

En primer lugar se plantea la inaplazable e inexcusable prioridad de llevar a cabo con anterioridad a la implementación de dicha regulación de las ZBE las medidas que con carácter condicionante previo se recogen en dicho informe, destacando las siguientes:

- Promoción movilidad peatonal.
- Invertir en la remodelación de la EMT
- Mejorar la velocidad comercial
- Renovación y electrificación de la flota
- Ejecución de medidas encaminadas a ampliar y mejorar la red ciclista de la ciudad
- Mejorar la accesibilidad universal

Además, se propone que se acometan las acciones necesarias para poner a disposición infraestructuras como aparcamientos disuasorios y más líneas de metro.

Por otro lado, se plantea que una vez entre en vigor la norma se disponga de una tramitación ágil para solicitar los permisos y distintivos validantes [...] así como que las limitaciones de acceso se realicen en determinadas franjas horarias y excluyendo los fines de semana, dada la baja frecuencia de horario de transporte público.

Contestación:

De conformidad a lo recogido en el apartado 9 del Proyecto y a la contestación de la alegación nº14, se traslada que las medidas listadas son medidas complementarias al establecimiento de restricciones al vehículo privado y están muchas de ellas en ejecución o previstas en el corto plazo en cumplimiento de las actuaciones propuestas en el Plan Director de la EMT (prioridad semafórica, creación y segregación de carriles bus...).

En cuanto a los aparcamientos disuasorios es de destacar que, para que resulten efectivos, es conveniente ubicarlos en origen, cerca de las estaciones de transporte público de alta capacidad y, por tanto, excediendo de los límites municipales y de las competencias del Ayuntamiento de València. No obstante, se trabajará con las Administraciones indicadas para promover la creación de estacionamientos disuasorios en nuevos emplazamientos así como para la creación de nuevas líneas de metro.

Respecto al sistema de tramitación, se comunica que, tal y como se recoge en el apartado 6.5.2 de la Memoria de Análisis de Impacto Normativo (MAIN), uno de los principios que se han tomado

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NÚM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108



como referencia para el establecimiento del sistema de gestión de la Zona de Bajas Emisiones es la simplificación de procedimientos. En concreto y en relación con la documentación exigible, se indica que el Ayuntamiento de València pretende emplear las plataformas de interoperabilidad entre administraciones y sistemas de información existentes, de modo que la documentación requerida sea la mínima y se pueda consultar por el Ayuntamiento en los registros públicos existentes al efecto, previa autorización, en su caso, de la persona interesada. Esta medida eliminará trámites redundantes, disminuyendo el esfuerzo de la ciudadanía y las empresas.

Con todo ello se dará cumplimiento a las previsiones normativas de reducción de cargas administrativas a las personas ciudadanas contenida, entre otras, en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común.

Por último, en relación a la propuesta de suspender las restricciones de acceso los fines de semana, se considera que no resultaría coherente puesto que implicaría imponer restricciones más exigentes a las personas que utilizan su vehículo entre semana que a los desplazamientos por motivos de ocio que se realizan el fin de semana. Para los motivos de desplazamientos esporádicos se han contemplado los 48 accesos diarios al año que supone prácticamente un acceso por fin de semana al año. Se reitera que ya está en marcha el Plan Director 2025-2030 de la EMT que supondrá una mejora reseñable de los servicios de transporte de la ciudad y sus conexiones.

Se recogen a continuación las alegaciones que se han aceptado total o parcialmente y los artículos de la Ordenanza o los apartados del Proyecto que se han modificado.

Artículos modificados por estimación parcial o total de alegaciones a la Ordenanza de ZBE		
Artículo	Nº Alegación	Presentada por:
Preámbulo	5.1	CERMI
Peámbulo	5.10	CERMI
3 y Anexo II.2.h y tabla	5.7	CERMI
4	4	Alberto Palacios González
Anexo II.2.a y tabla	5.6, 5.26	CERMI
Anexo II.2.f	5.27	CERMI

Apartados modificados por estimación parcial o total de alegaciones al Proyecto de ZBE		
Artículo	Nº Alegación	Presentada por:
3.2.1	8.3	ASOCIACIÓN DE VECINOS LA ROQUETA
4.3	5.37	CERMI
5	5.38	CERMI
9.1.1.1	5.36	CERMI
15.1	5.46	CERMI
15.2	5.22	CERMI

Se entiende que las modificaciones introducidas en el texto de la Ordenanza y en el Proyecto por estimaciones parciales o totales de las alegaciones no suponen modificación sustancial del texto inicialmente sometido a información pública.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
DIRECTOR/A GENERAL - DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT. DELEGACIÓ DE FIRMA PER ACORD JGL, DE 11 DE ABRIL DE 2025/RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA NÚM. 82, DE 7 DE ABRIL DE 2025.	ELENA AYLLON BADIA	13/10/2025	ACCVCA-120	99705620379032120144 377129256673448108