

IV. ADMINISTRACIÓN LOCAL

Cartagena

2532 Aprobación definitiva de la ordenanza de zona de bajas emisiones del Ayuntamiento de Cartagena.

En sesión ordinaria del Excelentísimo Ayuntamiento de Cartagena Pleno, con fecha treinta de marzo de dos mil veintidós, se adoptó el acuerdo de aprobar definitivamente la ordenanza para la implantación de zonas de bajas emisiones (zbe) en la ciudad de Cartagena.

En cumplimiento de lo dispuesto en el Art. 70.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, se procede a la publicación del texto íntegro de la Ordenanza, entrando en vigor transcurrido el plazo previsto en el Art. 65.2 del mismo cuerpo legal, lo que se hace público para general conocimiento.

Contra el Acuerdo de aprobación definitiva de la Ordenanza cabe interponer recurso contencioso-administrativo, anta la sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente a la publicación del presente anuncio, de conformidad con el Art. 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, de la Jurisdicción Contenciosa-Administrativa.

En Cartagena a 3 de abril de 2023.—P.D., la Coordinadora de Urbanismo, Ángeles López Cánovas.

Ordenanza para la implantación de zonas de bajas emisiones (ZBE) en la Ciudad de Cartagena

PREÁMBULO

I

En el año 2050 más del 80 por 100 de la población mundial vivirá en entornos urbanos. La gestión eficaz y sostenible de las ciudades es una condición fundamental para el desarrollo del planeta. La movilidad urbana es clave para cumplir los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030 de las Naciones Unidas con los que Cartagena está firmemente comprometida. Comprometida a avanzar hacia una ciudad inclusiva, segura, resiliente y sostenible. Una ciudad que cuide a sus habitantes y a sus visitantes.

El Acuerdo de París y la Estrategia Europea a Favor de una Movilidad de Bajas Emisiones aconsejan fomentar un cambio modal hacia los desplazamientos activos (en bicicleta o a pie), el transporte público y los planes de movilidad compartida a fin de reducir los atascos y la contaminación en nuestras calles. Estos objetivos requieren de un conjunto de acciones y un marco normativo adecuado que permita regular los nuevos equilibrios necesarios en el espacio público. Dar cabida a nuevas soluciones digitales de movilidad, un nuevo marco regulador para la movilidad urbana de bajas emisiones, promover la multimodalidad y reducir el impacto sobre la salud de la contaminación causada por el transporte.

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

En el artículo 7 del Acuerdo de París, se establece el objetivo mundial relativo a la adaptación, que consiste en fortalecer la resiliencia y reducir la vulnerabilidad al cambio climático con vistas a contribuir al desarrollo sostenible y conseguir una respuesta de adaptación adecuada. En este mismo artículo se reconoce que la adaptación es un reto mundial que incumbe a todo el mundo, con dimensiones locales, subnacionales, nacionales, regionales e internacionales, y lo que es más importante: que un incremento de los niveles de mitigación puede reducir la necesidad de esfuerzos adicionales de adaptación.

Por su parte, la Carta europea de salvaguarda de los derechos en la ciudad, aprobada en Saint-Denis en el 2000, establece el derecho de los ciudadanos al medio ambiente y la obligación de las autoridades municipales de adoptar políticas de prevención de la contaminación y de controlar el tráfico automovilístico, respetando el medio ambiente y animando al uso de vehículos no contaminantes (artículos XVIII y XX).

En el mismo marco de las Naciones Unidas, la Declaración de la Asamblea General de las Naciones Unidas de 25 de septiembre de 2015, por la que se adopta la Agenda 2030 de desarrollo sostenible, concreta los 17 objetivos de desarrollo sostenible y las 169 metas de carácter integrado, que conjugan las tres dimensiones del desarrollo sostenible: económica, social y ambiental. La Agenda 2030 es un plan de acción que, entre otros aspectos, tiene el objetivo proteger el planeta de la degradación ambiental y poner en marcha medidas urgentes para

reducir el cambio climático para que el planeta pueda satisfacer las necesidades de las generaciones actuales y las futuras. Esta declaración establece que todas las organizaciones públicas, privadas y civiles de los estados firmantes de la declaración implementarán el plan de acción que representa la Agenda 2030.

La movilidad urbana sostenible posibilita el ejercicio efectivo de los derechos individuales de forma compatible con la protección de la salud y la integridad física de las personas, a través de la seguridad vial y las medidas para la mejora de la calidad de aire y la protección del medio ambiente urbano. También facilita el desarrollo de la actividad económica, el progreso social y técnico, y la protección de patrimonio histórico-artístico y cultural de forma medioambiental y energéticamente sostenible.

La movilidad y el acceso y uso del siempre valioso y limitado espacio público urbano supone una de las más relevantes formas de convivencia social de la ciudadanía. El espacio público posibilita el ejercicio de derechos y libertades mediante la convivencia cívica en la que debe primar la seguridad vial y la accesibilidad universal de todas las personas. El actual modelo de movilidad basado en la movilidad individual en automóviles empeora el confort y percepción de seguridad de peatones y ciclistas, produciendo además una multiplicación de las posibilidades de accidentes de circulación. Esto implica una gran ocupación del espacio público urbano, limitando sus funciones, y condiciona fuertemente el uso y disfrute de las calles, especialmente por parte de los colectivos ciudadanos más vulnerables.

La Organización de Naciones Unidas (ONU) viene subrayando desde hace años que el transporte está en el origen del 25% de los gases de efecto invernadero, siendo la movilidad urbana la responsable del 70% de este tipo de casuísticas de contaminación. Si bien Cartagena no posee actualmente de los preocupantes niveles de otras ciudades importantes de España por esta materia, hay que señalar que la contaminación derivada de los vehículos a motor en las ciudades posee desde hace años una tendencia creciente que afecta a todas las poblaciones de mediano y gran tamaño sin excepción, lo cual no solo representa un riesgo para el medio ambiente sino para la salud humana. Según los últimos datos facilitados por la Organización Mundial de la Salud (OMS), nueve de cada diez personas respiran aire altamente contaminado, señalando que la disminución de los niveles de polución atmosférica puede reducir la carga de morbilidad derivada de accidentes cerebrovasculares, cánceres de pulmón y neumopatías crónicas y agudas, entre ellas el asma.

De hecho, la Agencia Europea de Medio Ambiente estima unas 33.200 muertes prematuras en España al año a causa de la mala calidad del aire, siendo el actual modelo de movilidad y transporte una de las causas. El Sector transporte por carretera genera el 26,9% de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero de España, y es responsable del 6,7% de las emisiones de partículas finas PM_{2,5} (el 7,3%, si se considera el total de partículas en suspensión, TSP), y del 30,6% del total de emisiones de NO_x a la atmósfera.

En la Unión Europea ha sido un objetivo principal la mejora de la calidad ambiental desde la Directiva 96/62/CE del Consejo, de 27 de setiembre de 1996, sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente, hasta las vigentes Directiva 2004/107/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de diciembre de 2004, relativa al arsénico, el cadmio, el mercurio, el níquel y los hidrocarburos aromáticos policíclicos en el aire ambiente y, particularmente,

la Directiva 2008/50/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa (que regula los contaminantes partículas en suspensión, óxido de azufre y nitrógeno, monóxido de carbono, plomo y ozono, entre otros).

Por su parte, en el ámbito nacional, a nivel legislativo de los derechos fundamentales, el artículo 45.1 de la Constitución española reconoce que todo el mundo tiene el derecho a disponer de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo. Asimismo, en el artículo 43.1, reconoce el derecho a la protección de su salud. La Comunidad Autónoma de la Región de Murcia asumió, a través del artículo 11.2 de su Estatuto de Autonomía, la competencia para el desarrollo legislativo y ejecución en materia de protección del medio ambiente y normas adicionales de protección, en el marco de la legislación básica del Estado y en los términos que la misma establezca, pudiendo esta ser desarrollada en por sus entidades locales en el ámbito municipal.

II

La continua evolución demográfica, social, económica, cultural, medioambiental, urbanística, técnica y tecnológica, los cambios normativos operados por la normativa estatal en materia de tráfico y el cumplimiento de los principios y objetivos previstos en los artículos 99 y 100 de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, de la Ley 34/2007, de 15 de octubre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera y de la Directiva 2008/50/CE de 21 de mayo, motivan la necesaria aprobación de una nueva Ordenanza que actualice la regulación de la movilidad urbana, integrando los criterios comunitarios de movilidad sostenible.

Además, en línea con lo que contemplan la Declaración de Emergencia Climática (línea prioritaria nº 17), el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 (apartado 3.2 - medida 2.1) y el Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica (medida T.1.2), y, sobre todo, la reciente Ley de Cambio Climático y Transición Energética (Artículo 14.3.a), aprobada en cortes del Congreso de los diputados en abril de 2021, que establece que los municipios españoles como Cartagena de más de 50.000 habitantes, antes de 2023, planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación como el establecimiento de zonas de bajas emisiones, que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad.

A todo este marco jurídico nacional hay que añadir que el Plan de Movilidad Urbana Sostenible y Accesible (PMUSA) de Cartagena, aprobado en Junta de Gobierno Local el 6 de septiembre de 2021, contempla dentro de las medidas de aplicación a desarrollar tras la aprobación de esta herramienta de planificación el establecimiento en la ciudad de zonas de bajas emisiones.

Por todo ello, se hace necesario virar hacia una movilidad sostenible implementando mecanismos de corresponsabilidad ciudadana donde las Zonas de Bajas Emisiones juegan un papel esencial.

III

Conforme a lo previsto en la legislación estatal en materia de circulación, tráfico y seguridad vial y la legislación básica y especial de régimen local es competencia del Ayuntamiento de Cartagena la regulación de la movilidad, mediante ordenanza, para lograr la armonización de los distintos usos de las vías

y los espacios públicos urbanos, para hacerlos equilibradamente compatibles con la garantía de la salud de las personas, la seguridad vial, la accesibilidad universal y los derechos de las personas con movilidad reducida, la mejora de la calidad del aire y la protección del medio ambiente, y la protección de la integridad del patrimonio.

Con respecto al régimen general, el artículo 25.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del régimen local, establece que los municipios deben ejercer competencias, en los términos de la legislación del Estado y de las comunidades autónomas, en las materias de medio ambiente urbano, y específicamente de protección contra la contaminación atmosférica en las zonas urbanas, y de tráfico y estacionamiento de vehículos y movilidad, que incluye la ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas.

El artículo 27.2 de la Ley del Estado 33/2011, de 4 de octubre, general de salud pública, dispone que las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, deben proteger la salud de la población mediante actividades y servicios que actúen sobre los riesgos presentes en el medio y en los alimentos, a efectos de desplegar los servicios y las actividades que permitan la gestión de los riesgos para la salud que puedan afectar a la población.

Por su parte, el artículo 16.4 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, determina que las entidades locales, en el ámbito de sus competencias, pueden elaborar sus propios planes y programas, con el fin de cumplir los niveles establecidos en la normativa correspondiente, y les permite adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, entre las cuales se incluyen las restricciones a los vehículos más contaminantes, a ciertas matrículas, a ciertas horas o en ciertas zonas, entre otros.

De esta forma, el artículo 16.4 de dicha ley, establece que "(...) las entidades locales, con el objeto de conseguir los objetivos de esta Ley, podrán adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, que pueden incluir restricciones a los vehículos más contaminantes, a algunas matrículas, a algunas horas o zonas, entre otros".

El artículo 7 del Real decreto legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos de motor y seguridad vial, otorga a los municipios la competencia de restringir la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales (letra g), y el artículo 18, de acordar por los mismos motivos la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, con carácter general, o para determinados vehículos, o el cierre de determinadas vías.

El artículo 3.3 del Real decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, impone a las entidades locales la obligación de adoptar las medidas necesarias para garantizar que las concentraciones de los contaminantes regulados no superen los objetivos de calidad del aire y para la reducción de las concentraciones, en particular mediante la aprobación de planes de mejora de calidad del aire y de planes de acción a corto plazo.

Asimismo, el artículo 25 del Real Decreto 102/2011 establece que los planes de acción a corto plazo "podrán, en determinados casos, establecer medidas eficaces para controlar y, si es necesario, reducir o suspender actividades que contribuyan de forma significativa a aumentar el riesgo de superación de los valores límite o los valores objetivo o umbrales de alerta respectivos. Esos planes

de acción podrán incluir medidas relativas al tráfico de vehículos de motor, a aeronaves en ciclo de aterrizaje y despegue, a obras de construcción, a buques amarrados y al funcionamiento de instalaciones industriales o el uso de productos y a la calefacción doméstica. En el marco de esos planes, también podrán preverse acciones específicas destinadas a proteger a los sectores vulnerables de la población, incluidos los niños.”

IV

Entre los objetivos de la presente Ordenanza destacan los siguientes: en primer lugar, incrementar la seguridad vial y la necesaria, ordenada y respetuosa convivencia entre los distintos modos de transporte.

En segundo lugar, la protección de la salud de las personas a través de la mejora sustancial de la calidad del aire, desarrollando jurídicamente a nivel municipal los objetivos contemplados en la Ley 4/2009, de 14 de mayo, de protección ambiental integrada y el Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Región de Murcia.

En tercer lugar, incidir en la sostenibilidad medioambiental mediante el fomento del transporte público y la intermodalidad de transporte público colectivo, la movilidad peatonal y ciclista, el desarrollo de la movilidad eléctrica y la movilidad menos contaminante y los vehículos de uso compartido.

En cuarto lugar, armonizar y ordenar los distintos usos de las vías y espacios públicos urbanos y la racionalización del espacio de estacionamiento tanto en superficie (Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) y las Zonas de Aparcamiento Vecinal (ZAV), reservas para personas con movilidad reducida, distribución de bienes y otras funciones) como de los aparcamientos municipales.

En quinto lugar, modernizar la normativa municipal mediante la regulación de nuevas realidades como los vehículos de movilidad urbana.

En sexto lugar, fomentar el desarrollo de hábitos ciudadanos que ayuden en la lucha contra el cambio climático y en la mitigación de sus efectos en las ciudades. Para ello se deben adoptar medidas que contribuyan a la consecución de los ODS de la agenda 2030 de Naciones Unidas, en especial en lo relativo al aumento de zonas verdes y masas arbóreas.

V

La presente Ordenanza da cumplimiento al principio de seguridad jurídica al ajustarse y desarrollar en el ámbito de las competencias municipales la normativa comunitaria, estatal y autonómica, ofreciendo un marco normativo preciso, amplio, estable y al mismo tiempo flexible para ofrecer solución a los desafíos presentes y futuros de la movilidad urbana sostenible.

También cumple el principio de proporcionalidad en la medida en que solo recoge aquellas cargas o restricciones estrictamente necesarias para cumplir las razones de interés general que la motivan, imponiendo el menor número posible de aquellas y de la forma menos restrictiva para los derechos de las personas, y el principio de eficiencia al evitar cargas accesorias o innecesarias a los ciudadanos, y simplificar y racionalizar la gestión administrativa.

En la elaboración de esta norma se han seguido los trámites de consulta pública previa, audiencia e información pública para asegurar la transparencia y participación de la ciudadanía en general y de los colectivos especialmente

afectados en particular, siendo su texto el resultado de una intensa participación ciudadana.

Esta ordenanza de la ciudad de Cartagena tiene muy en cuenta la jurisprudencia establecida por los distintos estamentos judiciales para los casos de Madrid y Barcelona. En consecuencia, no se plantea desde una perspectiva de restricción de derechos e imposición de obligaciones que generen un perjuicio económico a los ciudadanos. Su planteamiento se basa en la corresponsabilidad ciudadana incidiendo en el fomento de la movilidad sostenible, la incentivación de las alternativas menos contaminantes para el desarrollo de la movilidad urbana y la educación ciudadana como los 3 ejes principales de desarrollo de su articulado. También se ha incidido espíritu de monitorización y seguimiento al propio articulado de manera que en función de los resultados obtenidos pueda actualizarse el planteamiento de la ordenanza haciéndola más efectiva en la consecución de sus objetivos. Se ha sido por tanto muy cauteloso en contemplar los impactos socioeconómicos de las medidas propuestas y en analizar las distintas alternativas existentes para asegurarse que la implantación de las zonas de bajas emisiones vaya en el sentido de la mejora del medio ambiente sin suponer un perjuicio a los legítimos intereses de los ciudadanos.

VI

En cuanto a la estructura y el contenido, esta ordenanza consta de cuatro capítulos, diecinueve artículos, dos disposiciones transitorias, una disposición derogatoria, dos disposiciones finales y cinco anexos.

El capítulo 1 contiene las disposiciones generales de la ordenanza: la competencia municipal en aquello que es objeto de regulación (artículo 1), el objeto y la finalidad (artículo 2), el ámbito de aplicación de la ordenanza (artículo 3) y las definiciones de los conceptos más relevantes a efectos de esta norma (artículo 4).

El capítulo 2 concreta y destaca los aspectos relativos a la protección de la calidad del aire con respecto al objeto de esta ordenanza: la calidad del aire como bien jurídico protegido (artículo 5), la corresponsabilidad de la Administración y la sociedad en la conservación y protección del ambiente atmosférico (artículo 6) y la función de la Red de Vigilancia y Previsión de la Contaminación Atmosférica autonómica y municipal. Se aborda la regulación de las paradas, con especial referencia al transporte público colectivo, el suministro farmacéutico y de prensa, así como las Áreas de regulación del estacionamiento para asegurar la obligación legal de facilitar la debida rotación: el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) y las Zonas de Aparcamiento Vecinal (ZAV). Así mismo regula las reservas de estacionamiento en vía pública tanto de carácter dotacional como no dotacional.

El capítulo 3 regula las medidas de intervención administrativa. Se mantiene como régimen supletorio al de las presentes ordenanzas de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial de Cartagena (BORM 8-8- 2006), la Ordenanza Municipal de protección del medio ambiente contra la emisión de ruidos y vibraciones (BORM, 22-1-2021), y la Ordenanza reguladora del estacionamiento limitado en la vía pública del Excmo. Ayuntamiento de Cartagena. (BORM 25-1-2017), (artículo 8). La medida de intervención esencial es la específica de la regulación del tráfico (artículo 9) dentro de la ZBE, el horario de esta aplicación (artículo 10) y los casos en que se exime de esta regulación de su aplicación en la ZBE (artículo 11). Se hace referencia al Registro municipal de tarjetas de

residentes para el seguimiento y monitorización de las zonas de bajas emisiones (artículo 12). Se establecen las exenciones en las medidas de restricción de la circulación de vehículos más contaminantes (artículo 13) y las autorizaciones de exención de aplicación de la ZBE de vehículos con actividades especiales (artículo 14). Este principio respeta el principio de legalidad y el de autonomía local y mantiene el equilibrio que exige la jurisprudencia entre ambos principios, se fundamenta en la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del régimen local y el texto del Real decreto legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos de motor y seguridad vial.

El capítulo 4 regula el régimen de vigilancia y monitorización de las ZBE (artículos 17 y 18). Finalmente, en este capítulo, se regula el sistema de control del cumplimiento de la medida de restricción (artículo 15) y el seguimiento de sus efectos en la calidad del aire en la ciudad (artículo 16).

La disposición transitoria primera establece categorías de vehículos y criterios de aplicación de la presente Ordenanza. La disposición derogatoria única indica expresamente las disposiciones municipales que quedan derogadas. La disposición final primera faculta a que, por acuerdo de Junta de Gobierno Local se dicten instrucciones para adaptar las Zonas de Bajas Emisiones, incluidas sus ampliaciones, a la realidad del momento a y a las necesidades concretas que de la aplicación de la misma surjan. De estas instrucciones establecidas en la Junta de Gobierno Local el alcalde dará inmediata cuenta al Pleno y estas instrucciones debidamente informadas pasarán a incorporarse al articulado. La disposición final segunda establece la entrada en vigor de la ordenanza al día siguiente de su publicación en el BORM, según normativa.

El anexo 1 delimita las zonas de la ciudad determinadas como zonas de bajas emisiones (ZBE). El anexo 2 concreta el planteamiento de las supermanzanas para el establecimiento de ZBE en el ensanche de la ciudad. El anexo 3 indica las categorías de vehículos existentes en función de su nivel de contaminación producido. El anexo 4 indica los vehículos de servicios eximidos del cumplimiento de esta ordenanza. El anexo 5 indica los vehículos de actividades especiales que pueden solicitar ser eximidos de la aplicación de la regulación zonas de bajas emisiones.

Capítulo I: Disposiciones generales

Artículo 1. Competencia municipal

1. Corresponde al Ayuntamiento de Cartagena, de acuerdo con las competencias que le atribuye la legislación general y la específica aplicable al municipio, adoptar las medidas necesarias respecto a la protección de la calidad del aire, la protección de la salud pública ante el riesgo de contaminación, la mejora del espacio público y las medidas especiales de regulación y ordenación del tráfico.

En concreto, le corresponde, de acuerdo con la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos de motor y seguridad vial, acordar la restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas de la ciudad de Cartagena por motivos diversos motivos, entre ellos los medioambientales, así como, acordar la regulación de acceso a partes de la vía, con carácter general o para determinados vehículos, o el cierre de determinadas vías.

2. La prevención y el control de la contaminación atmosférica es un área de competencia del Ayuntamiento de Cartagena, de acuerdo con el artículo 5 y artículo 16.4 de Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.

Artículo 2. Objeto y finalidad

1. Es objeto de esta ordenanza establecer los criterios de funcionamiento y delimitación de las zonas de bajas emisiones (ZBE) de la ciudad de Cartagena, con el objetivo de reducir las emisiones a la atmósfera procedentes del tráfico rodado, puesto que este es el origen más importante de los niveles de contaminación de efecto local de la ciudad. Dado que Cartagena no tiene las problemáticas de contaminación derivada de la movilidad urbana de otras ciudades de España, las ZBE no se plantean como un instrumento para la restricción de derechos o a la prohibición del uso del automóvil sino como uno correctivo de las inercias actuales para evitar tener dichos problemas en el futuro.

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

Artículo 3. Ámbito de aplicación

1. El ámbito territorial de aplicación de esta ordenanza abarca la parte de la zona de bajas emisiones (ZBE) del casco histórico de Cartagena y de su ensanche, de acuerdo con la delimitación establecida en el anexo 1.

2. Las regulaciones establecidas en esta ordenanza se plantean inicialmente como proyecto piloto para la determinación mediante su monitorización y seguimiento de sus resultados, que permitan adecuar implementar las medidas más eficaces, minimizando el impacto en la vida de los ciudadanos. Las regulaciones establecidas son por tanto reversibles o ampliables en función de los resultados obtenidos, planteando siempre las soluciones que generen el mayor beneficio medioambiental y menor impacto socioeconómico en el tejido productivo y la vida diaria de los ciudadanos.

Artículo 4. Definiciones

A efectos de esta ordenanza, se exponen las siguientes definiciones:

1. Zona de Bajas Emisiones:

1.1 Se entiende como Zona de Bajas Emisiones lo establecido en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y en los reglamentos que desarrollen este marco jurídico definiendo sus determinaciones y contenidos.

1.2 Zona de bajas emisiones (ZBE) de la ciudad de Cartagena: es el área delimitada por dos conjuntos distintos sobre los que se regula. De un lado, la zona del casco histórico que comprende el perímetro creado por la calle Real, calle Carlos III, calle capitanes Ripoll, Avenida trovero Marín, la cuesta del Batel y el Paseo Alfonso XII, de acuerdo con la delimitación establecida en el anexo 1.

En el interior de este perímetro se fomentará la progresiva peatonalización del espacio público permitiendo el tráfico rodado de acceso a las viviendas de los vecinos y el transporte de mercancía de los comerciantes, y monitorizando los niveles de contaminación. De otro lado, se tiene el área del ensanche delimitada por el perímetro que forman el Paseo de Alfonso XIII, La Alameda de San Antón, la Avenida Reina Victoria y la calle Juan de la Cosa. En dicha zona de bajas emisiones se fomentará el calmado del tráfico mediante la implementación de supermanzanas que conjuguen la mejora del espacio público con la desincentivación del tráfico rodado motorizado de transición urbana, de acuerdo con la delimitación establecida en el anexo 2, pudiendo estar el Ayuntamiento facultado a establecer restricciones de uso y acceso a la ZBE en los términos establecidos en esta ordenanza.

2. Tipos de vehículos:

2.1. Vehículo de motor: vehículo provisto de motor para su propulsión.

2.2. Vehículos más contaminantes: los vehículos de motor que cumplen los requisitos que se detallan en el anexo 3.

2.3. Vehículos de servicios: son los así establecidos en el momento de la entrada en vigor de esta ordenanza, según se detalla en el anexo 3.

3. Indicadores de calidad del aire:

3.1. Dióxido de nitrógeno (NO₂): subproducto formado en los procesos de combustión a altas temperaturas, como en los vehículos motorizados y las plantas eléctricas. Por ello es un contaminante frecuente en zonas urbanas que afecta principalmente al sistema respiratorio. El límite anual fijado por directiva europea es 40 microgramos/m³ y un valor límite horario de 200 microgramos/m³ que no podrá superarse más de 18 horas al año.

3.2 Partículas PM₁₀: pequeñas partículas sólidas o líquidas dispersas en la atmósfera cuyo diámetro aerodinámico es menor que 10 micras. Pueden darse por causas naturales como los incendios forestales o las nubes de polvo sahariano o por la acción del hombre (causas antropogénicas como actividades industriales, la contaminación generada por la combustión en los automóviles, resuspensión de polvo por actividades agrícolas o de construcción y quema agrícola entre otros). Valor límite diario de PM₁₀ para la protección de la salud humana 50 µg/m³ (valor medio en 24 h, que no debe superarse en más de 35 ocasiones por año civil).

3.3. Materia particulada 2.5 o PM_{2.5}: son partículas suspendidas en el aire que tienen un diámetro de menos de 2.5 micras. La materia particulada incluye sustancias químicas orgánicas, polvo, hollín y metales. En concreto las PM_{2.5} pueden provenir de todas las clases de combustión, como la de los automóviles, camiones, fábricas, quemados de madera, quemados agrícolas y otras actividades. Se les considera actualmente como el principal contaminante atmosférico con efectos nocivos sobre la salud derivado del tráfico de vehículos contaminantes. Valor límite anual para la protección de la salud en los Estados Miembros de la Unión Europea 25 µg/m³ en el año natural (fecha de cumplimiento 1 de enero de 2015) y 20 µg/m³ en año natural (fecha de cumplimiento: 1 de enero de 2020 pendiente de ratificación).

3.4. Ozono troposférico (O₃): Es un contaminante secundario, esto es que se forma a partir de reacciones fotoquímicas complejas con intensa luz solar entre contaminantes primarios como son los óxidos de nitrógeno (NO, NO₂) y

compuestos orgánicos volátiles (COV). Los óxidos de nitrógeno se generan en los procesos de combustión y especialmente por el tráfico rodado. Los compuestos orgánicos volátiles se generan a partir de un número de fuentes variado, transporte por carretera, refinerías, pintura, limpieza en seco de tejidos, y otras actividades que implican el uso de disolventes. Es un potente oxidante que produce efectos adversos en la salud humana.

3.5. Dióxido de azufre (SO₂): es un gas incoloro soluble en agua y en contacto con ella se convierte en ácido sulfúrico. Durante su proceso de oxidación en la atmósfera, este gas forma sulfatos. Estos sulfatos forman parte del material particulado PM10. En presencia de humedad el dióxido de azufre forma ácidos en forma de aerosoles y se produce una parte importante del material particulado secundario o fino (PM2.5), siendo el responsable de la lluvia ácida. La principal fuente de emisión de dióxido de azufre a la atmósfera es la combustión de productos petrolíferos y la quema de carbón en centrales eléctricas y calefacciones centrales de las ciudades.

Capítulo 2: Protección del medio ambiente urbano

Artículo 5. La calidad del aire como bien jurídico protegido

1. La atmósfera es un bien común indispensable para la vida. Todas las personas tienen el derecho al uso y disfrute de una buena calidad del aire, a la vez que tienen el deber de colaborar en conservarla.

2. Todas las personas tienen el derecho a la protección de la salud ante las diferentes formas de contaminación, de acuerdo con los estándares y los niveles que determinen las leyes.

3. Las disposiciones de esta ordenanza son de obligado cumplimiento para todas las personas que circulen en la ZBE de la ciudad incluida en el ámbito delimitado en el artículo 3.1.

4. La Administración municipal tiene el deber y la potestad de restablecer y preservar la buena calidad del aire de acuerdo con los parámetros establecidos en la legislación vigente, así como preservar la salud del conjunto de la población.

Artículo 6.- Implantación de la ZBE y coherencia con los instrumentos de planificación

1. Las zonas de bajas emisiones que se establecen en esta Ordenanza serán las establecidas en los proyectos técnicos de estas zonas. La instalación e implantación de las ZBE, deben estar integradas y ser coherentes con los instrumentos municipales de planificación de calidad del aire y de acción contra el ruido, así como las medidas adoptadas por el PMUS.

2. El establecimiento de las ZBE se podrá implantar por periodos de tiempo y horarios concretos o con carácter permanente. Para las ZBE, en el Anexo 1 de esta Ordenanza, se determinan su territorio y accesos.

3. Se establecerá un calendario de implantación de las ZBE por fases, en el Anexo 1 de esta ordenanza, que permita la familiarización y adaptación graduales de la ciudadanía y sectores económicos a las características de la ZBE antes de que les afecten.

Artículo 7. Corresponsabilidad ciudadana

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

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

3. El Ayuntamiento de Cartagena debe fomentar la educación ambiental divulgando los contenidos de esta ordenanza y formando los ciudadanos difundiendo sus valores y mejoras ambientales para la ciudad y la salud de sus ciudadanos, dado que del correcto cumplimiento por parte de toda la ciudadanía de las disposiciones que aquí se establecen depende la mayor parte de la consecución de los objetivos que se plantean en el articulado. Es responsabilidad del Consistorio planificar estas estrategias educativas y formativas para toda la ciudadanía, con el fin de que se comprenda la necesidad de desarrollo de estas políticas y sus repercusiones favorables en la calidad de vida de las personas.

Artículo 8. Vigilancia y previsión de la contaminación atmosférica en Cartagena

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

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

3. La información de la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del aire de la Región de Murcia está disponible en la web de Calidad del Aire del Dirección General de Medio Ambiente de la Región de Murcia.

4. El Ayuntamiento de Cartagena ha instalado una red de sensores de toma de muestras y vigilancia ambiental en el interior de las ZBE. Estos datos estarán disponibles en los formatos que se establezcan y accesible a través del portal municipal.

Capítulo 3. Medidas de intervención administrativa

Artículo 9. Medidas generales de circulación

En todo lo que no sea objeto de esta ordenanza, con respecto a las medidas generales de circulación, se aplica la Ordenanza Municipal de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial de Cartagena (BORM 8-8-2006), y la normativa específica correspondiente de rango autonómica y estatal.

Artículo 10. Medidas específicas de regulación del tráfico

Por motivos de salud pública y de calidad del aire, se regula el tráfico de los vehículos que se establezcan como más contaminantes en su circulación en la ZBE del ámbito del casco histórico y el Ensanche a la que se refiere el artículo 3.1., siguiendo los criterios siguientes:

- Restricción de manera experimental del acceso a zonas concretas y en horarios específicos para evitar densificar el tráfico en vías concretas y horarios específicos según informes previos de la Policía Local refrendados por los sistemas técnicos desplegados.

- Restricción de acceso en la zona de ensanche o en el casco histórico a los vehículos durante los días de contaminación atmosférica en los que se superen ciertos umbrales en los indicadores de calidad del aire, es decir, en aplicación del protocolo de contaminación.

- En la zona Centro, restringir tráfico cuando se puedan producir interacciones con peatones debido a la afluencia de éstos, por llegada de cruceros, eventos festivos en la ciudad, conciertos y fiestas señaladas en el calendario municipal.

- Calmado del tráfico en la zona de ensanche mediante la implantación de estructuras viarias de supermanzana según contempla el anexo 2. Reducir la velocidad en las calles y reordenar tráfico de forma que se dificulte el tránsito de oportunidad, es decir, aquel que busca solo aparcar en el interior de la supermanzana y se potencia asimismo el tránsito en el interior de la misma por medios alternativos, peatonales y ciclables.

- Implementación añadida de calmado de tráfico con zonas 10, zonas 20 o zonas 30 en calles en las cuales no sea estrictamente exigido por la normativa actualizada del reglamento de circulación y tráfico

- Peatonalización en zonas del casco histórico con restricción de acceso solo a vecinos autorizados y comerciantes durante periodos establecidos de carga y descarga

- Posibilidad de ordenar tráfico compatibilizando con ciclocalles en el interior de las ZBE complementando la red de carriles bici municipales en aquellas calles unidireccionales (de un solo sentido de circulación) y de un solo carril

- En las zonas Centro y Ensanche, se podrán reordenar plazas de aparcamiento ORA de forma que se cumpla el porcentaje en su interior de plazas adaptadas para personas con movilidad reducida, así como se intercambiarán plazas de rotación entre el interior y el entorno. De esta forma, se aumentará sensiblemente el número de plazas de residente y de laboral, intercambiándolas hacia su anillo exterior con plazas de rotación. Esta medida disuadirá a los conductores de buscar aparcamiento de rotación en su interior, sin prohibirlo.

Artículo 11. Horario de regulación del tráfico

Las medidas establecidas en el artículo 10 es de aplicación todos los días laborables, de lunes a viernes, en horario de 0 a 24 horas. Estas medidas serán en todo caso de carácter temporal y reversible.

Artículo 12. Casos de excepcionalidad

1. La declaración de episodio ambiental de contaminación del aire por parte del órgano competente de la Región de Murcia comporta la activación simultánea del Protocolo de actuación ante episodios de alta contaminación atmosférica del Ayuntamiento de Cartagena y las medidas establecidas en el mismo.

2. Con carácter excepcional, por razones de interés general, puede acordarse la suspensión de efectos de cumplimiento de la ordenanza de la ZBE, mediante resolución motivada del Órgano competente municipal.

Artículo 13. Exenciones en las medidas de regulación de la circulación de vehículos más contaminantes

1. No están afectados por la regulación establecida en el artículo 10 los vehículos más contaminantes que pertenezcan a alguna de las siguientes categorías:

a) Vehículos dedicados al transporte de personas con movilidad reducida (VPMR) y de otros vehículos autorizados en las zonas de bajas emisiones. Estos vehículos deberán portar la tarjeta identificativa visible y actualizada de acuerdo a la normativa sectorial de carácter autonómico y estatal.

b) Vehículos de servicios, que prestan servicios de emergencia y esenciales, según la definición contenida en el apartado 2.3 del artículo 4.

c) Vehículos dedicados al transporte de personas con enfermedades que les condicionan el uso del transporte público.

2. Para disfrutar de la exención establecida en el apartado 1 a), hay que estar dado de alta con validez en el Registro municipal de tarjetas de residentes, en los términos y las condiciones establecidos.

Artículo 14. Autorizaciones de exención de regulación en la zona de bajas emisiones (ZBE)

1. En caso de habilitarse algún tipo de regulación de acceso a la Zona de Bajas Emisiones, estando en cualquier caso a lo establecido en normativa de carácter superior, ésta no sería de aplicación a los siguientes vehículos:

a) Vehículos que requieren una autorización de carácter diario porque necesitan hacer un acceso esporádico dentro de la ZBE.

b) Vehículos que dispongan de matrícula extranjera que cumplan los requisitos tecnológicos y de emisiones de acceso a la ZBE y no estén identificados en la base de datos de la Dirección General de Tráfico.

c) Vehículos que requieren una autorización temporal para acceder, de forma esporádica, a la ZBE, porque prestan un servicio singular, como los siguientes:

1. Tipología de vehículos recogida en el anexo 4, de acuerdo con lo establecido en el artículo 3 del Reglamento del registro municipal para el seguimiento y monitorización de las zonas de bajas emisiones y en el anexo II del Real decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento general de vehículos, que establece la clasificación de los vehículos por criterios de utilización.

2. Vehículos con autorización específica por parte del Ayuntamiento de Cartagena, para prestar actividades singulares o acontecimientos extraordinarios en la vía pública.

3. Vehículos que transportan a personas diagnosticadas de enfermedades que requieran realizar tratamientos médicos de forma periódica.

4. Vehículos que presten servicios de seguridad privada, en particular, los relativos al transporte de fondos y gestión del efectivo.

En caso de habilitarse algún tipo de regulación de acceso a la Zona de Bajas Emisiones, estando en cualquier caso a lo establecido en normativa de carácter superior, sería necesario que el vehículo autorizado estuviera inscrito previamente en el Registro municipal de tarjetas de residentes para el seguimiento y monitorización de las zonas de bajas emisiones

No obstante a lo anterior, en los casos de los vehículos incluidos en el apartado 1.a) y 1.b), cuando el acceso a la ZBE esté motivado por una urgencia médica, la solicitud de la autorización debe formularse en el plazo de tres días, incluyendo en el cómputo el día en que haya tenido lugar el acceso.

Capítulo 4. Régimen de monitorización y actualización.

Artículo 15. Sistema de control. Protección de datos.

El control del cumplimiento de las disposiciones de esta ordenanza se realiza mediante la plataforma tecnológica del Ayuntamiento con medios automáticos, sin que sea necesario captar la imagen de los ocupantes, sin perjuicio de las facultades que la Policía Local tenga asignadas en el control, vigilancia y sanción de las infracciones y no cumplimiento de las normas establecidas.

La instalación y uso de cámaras, videocámaras y de cualquier otro medio de captación y reproducción de imágenes para el control, regulación, vigilancia y disciplina del tráfico se efectuará por la autoridad municipal encargada de la regulación del tráfico a los fines previstos en el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y demás normativa específica en la materia, y con sujeción a lo dispuesto en la normativa de protección de datos. La autoridad municipal deberá adoptar una resolución que ordene la instalación y uso de los dispositivos fijos y móviles de captación y reproducción, previstos para el control de las zonas de bajas emisiones.

Artículo 16. Seguimiento de los efectos de la medida de restricción en la calidad del aire de Cartagena

1. Corresponde al Ayuntamiento analizar los resultados producidos por la aplicación de la medida de restricción del tráfico prevista en esta ordenanza y su efecto en la calidad del aire y en otros aspectos de la ciudad.

2. En caso de que los niveles de calidad del aire medidos en las estaciones municipales y de la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del aire de la Región de Murcia ubicadas en Cartagena no estén dentro de los límites establecidos, el Ayuntamiento puede modificar las medidas reguladas en esta ordenanza.

Artículo 17. El Registro municipal de tarjetas de residentes para el seguimiento y monitorización de las zonas de bajas emisiones

1. El Ayuntamiento de Cartagena dispone y gestiona el Registro municipal de tarjetas de residentes para el seguimiento y monitorización de accesos a la zona peatonalizada, el cual se ampliará para abarcar igualmente la zona de bajas emisiones.

2. Las personas titulares de vehículos a los que se refiere el artículo 10 que deseen beneficiarse de las autorizaciones de exención contempladas en el artículo 13 deben inscribirlo en el precitado Registro municipal de seguimiento y monitorización de las zonas de bajas emisiones.

Artículo 18. Procedimiento sancionador

Cuando los usuarios no respeten las condiciones de acceso, circulación y estacionamiento en las zonas de bajas emisiones, será de aplicación el régimen sancionador previsto en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y en sus reglamentos de desarrollo. Así:

1. Son infracciones administrativas relativas al uso y circulación de los vehículos en el interior de las Zonas de Bajas Emisiones de Cartagena las recogidas en el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y en el Reglamento General de Circulación que les resulten aplicables, o normativa que los sustituya.

Las sanciones establecidas en esta ordenanza para las zonas de bajas emisiones se imponen en base a las infracciones graves del artículo 76 z3, del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que establece que son infracciones graves, cuando no sean constitutivas de delito, las conductas referidas a no respetar las restricciones de circulación derivadas de la aplicación de los protocolos ante episodios de contaminación y de las zonas de bajas emisiones.

2. El Régimen sancionador de las zonas de bajas emisiones que se establecen en el municipio se fundamenta en las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento en las ZBE, por determinación de la autoridad municipal en el ejercicio pleno de sus competencias, es de plena aplicación, logre o no, alcanzar los objetivos perseguidos, sean estos los que sean, relativos a la calidad de aire, cambio climático, impulso del cambio modal y eficiencia energética, ruido o cualquier otro, que se establecieron en el proyecto de ZBE.

Los códigos de aplicación serán:

- LSV: Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial
- CIR: Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre
- OMT: Ordenanza Municipal de Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad vial (BORM de 8 de agosto de 2006)
- SOA: Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004 de 29 octubre (BOE n.º 26, de 5 noviembre)
- VEH: Real Decreto 2822/1988, de 23 de diciembre,, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos

Artículo 19. Infracciones y sanciones

Las infracciones propias de esta ordenanza se clasifican en leves, graves y muy graves.

a) Infracción leve:

1. El incumplimiento de la prohibición de circular dentro de la ZBE por parte de los vehículos contaminantes o no autorizados en el registro municipal de residentes.

2. El incumplimiento de la prohibición de circular dentro de la ZBE por parte de los vehículos en los momentos en que, por las causas anteriormente descritas, fundamentalmente por causas de alerta atmosférica, se corte el acceso a la Zona de Bajas Emisiones.

b) Infracciones graves.

1. La segunda sanción, durante el mismo mes en el que se cometió la infracción que determinó la primera sanción.

2. La infracción en la zona de especial protección, si la hubiera.

c). Infracción muy grave:

El incumplimiento de acceso y circulación en la ZBE establecida en el artículo 10, en caso de haberse declarado el episodio de contaminación del aire por parte del órgano competente de la Región de Murcia, por parte de los vehículos no registrados en el REGISTRO DE TARJETAS DE RESIDENTES.

1. En la fijación de las sanciones de multa se tendrá en cuenta que, en todo caso, la comisión de la infracción no resulte más beneficiosa para la persona infractora que el cumplimiento de las normas infringidas.

Disposición transitoria primera

En caso de habilitarse algún tipo de regulación de acceso a la Zona de Bajas Emisiones, estando en cualquier caso a lo establecido en normativa de carácter superior, ésta no produciría efectos hasta transcurrido un año desde su entrada en vigor para los siguientes vehículos:

1. Vehículos de las categorías N1, N2, N3, M2 y M3.

2. Vehículos de las categorías M1 y L, siempre y cuando su titular sea una persona física y acredite unos ingresos económicos anuales por todos los conceptos inferiores al indicador de renta de efectos múltiples (IPREM) más un 10% del IPREM vigente y que el vehículo constituya un instrumento necesario para el ejercicio de su actividad profesional.

Para verificar el cumplimiento de las condiciones requeridas, el ente gestor del Registro municipal para el seguimiento y monitorización de las zonas de bajas emisiones puede efectuar, en los términos establecidos en la legislación aplicable, las consultas o acceder a los datos necesarios a efectos de comprobar que se cumplen y de revisarlos hasta la extinción del plazo expresado en esta disposición

Disposición transitoria segunda

El capítulo 4 de esta ordenanza produce efectos transcurridos tres meses contados a partir de su entrada en vigor.

Disposición derogatoria única

Con la entrada en vigor de esta ordenanza queda derogado:

Cualquier otra disposición de igual o inferior rango que se oponga a esta ordenanza o la contradiga.

Disposición final primera. Habilitación para modificar los anexos

1. Por acuerdo de Junta de Gobierno Local se podrán dictar instrucciones para adaptar las Zonas de Bajas Emisiones, incluidas sus ampliaciones, a la realidad del momento a y a las necesidades concretas de la aplicación de la misma surjan. De estas instrucciones el alcalde dará inmediata cuenta al Pleno y estas instrucciones debidamente informadas pasarán a incorporarse al articulado de la Ordenanza y se publicarán en el Portal de Transparencia junto con el resto de la Ordenanza. Será de aplicación específicamente para la delimitación de la zona de bajas emisiones en el municipio de Cartagena, las categorías de vehículos y los distintivos ambientales que definen los vehículos más contaminantes, los vehículos de servicios, los vehículos que prestan servicios singulares y el número máximo anual de autorizaciones diarias. Se tendrán que especificar en estas Instrucciones los períodos de vencimiento, si los hubiere.

2. Sin perjuicio de la aplicación, si procede, del artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas, el procedimiento de modificación de los anexos debe ser objeto de aprobación inicial, de información pública por un periodo mínimo de treinta días, de aprobación definitiva y de publicación en el Boletín Oficial de la Región de Murcia, de acuerdo con el artículo 16 de la Ley estatal 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información ambiental, de participación pública, con respecto a la participación

del público en la elaboración de disposiciones de carácter general relacionados con el medio ambiente. Si durante el periodo de información pública, no se formulan alegaciones ni sugerencias, el acuerdo de aprobación inicial se volverá automáticamente definitivo.

3. Una vez aprobado definitivamente el decreto de Alcaldía, se informará de forma inmediata al Plenario del Consejo Municipal.

Disposición final segunda. Entrada en vigor

Esta ordenanza entra en vigor al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial de la Región de Murcia. También debe ser objeto de publicación en la Tablón de Anuncios del Ayuntamiento de Cartagena y en la web del Ayuntamiento.

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

Una vez aprobado definitivamente el decreto de Alcaldía, se informará de forma inmediata al Plenario del Consejo Municipal.

Disposición final segunda. Entrada en vigor

Esta ordenanza entra en vigor al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial de la Región de Murcia. También debe ser objeto de publicación en la Tablón de Anuncios del Ayuntamiento de Cartagena y en la web del Ayuntamiento.

Anexo 1. Delimitación de la zona de bajas emisiones (ZBE) de Cartagena

Las zonas de bajas emisiones en la ciudad de Cartagena son dos: la zona correspondiente al casco histórico según se establece en la figura 1 y la zona correspondiente al ensanche según se establece en la figura 2.



Figura 1. Delimitación de la ZBE del Casco Histórico de Cartagena.

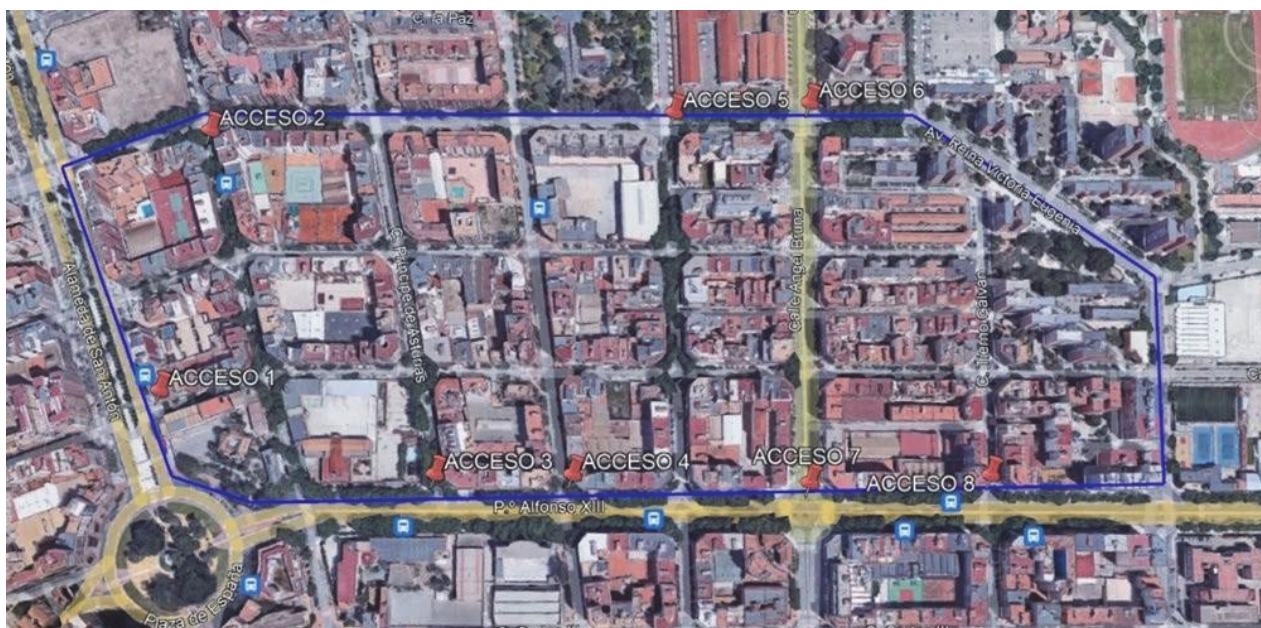


Figura 2. Delimitación de la ZBE del Ensanche de Cartagena.

ANEXO 2. Criterios de implantación de las supermanzanas en las ZBE

Las supermanzanas de la zona de bajas emisiones del ensanche de Cartagena se plantean como una estrategia de calmado de tráfico mediante la implantación de una estructura viaria segregada que desincentive el uso de estas calles como tránsito de transición en los desplazamientos dentro la ciudad, recuperando así el espacio público para los vecinos que viven y transitan en las mismas. Se trata por tanto de una medida propositiva y no coercitiva, que busca desde el fomento de la movilidad sostenible y la mejora del espacio público reducir la velocidad de circulación en estas zonas y por ende la contaminación que generan los vehículos que las transitan.

La información contenida en este anexo solo desarrolla a nivel conceptual los criterios de implantación de las supermanzanas en el ámbito de la zona de bajas emisiones del ensanche de la ciudad, debiendo ser desarrollados a nivel de ejecución material de manera específica en el respectivo proyecto técnico a desarrollar por parte del Ayuntamiento.

A continuación, se detalla a nivel grafica las condiciones básicas de las supermanzanas a implantar:



Figura 3. Calles incluidas en el ámbito de las supermanzanas (izquierda) y unidades de supermanzanas generadas (derecha).

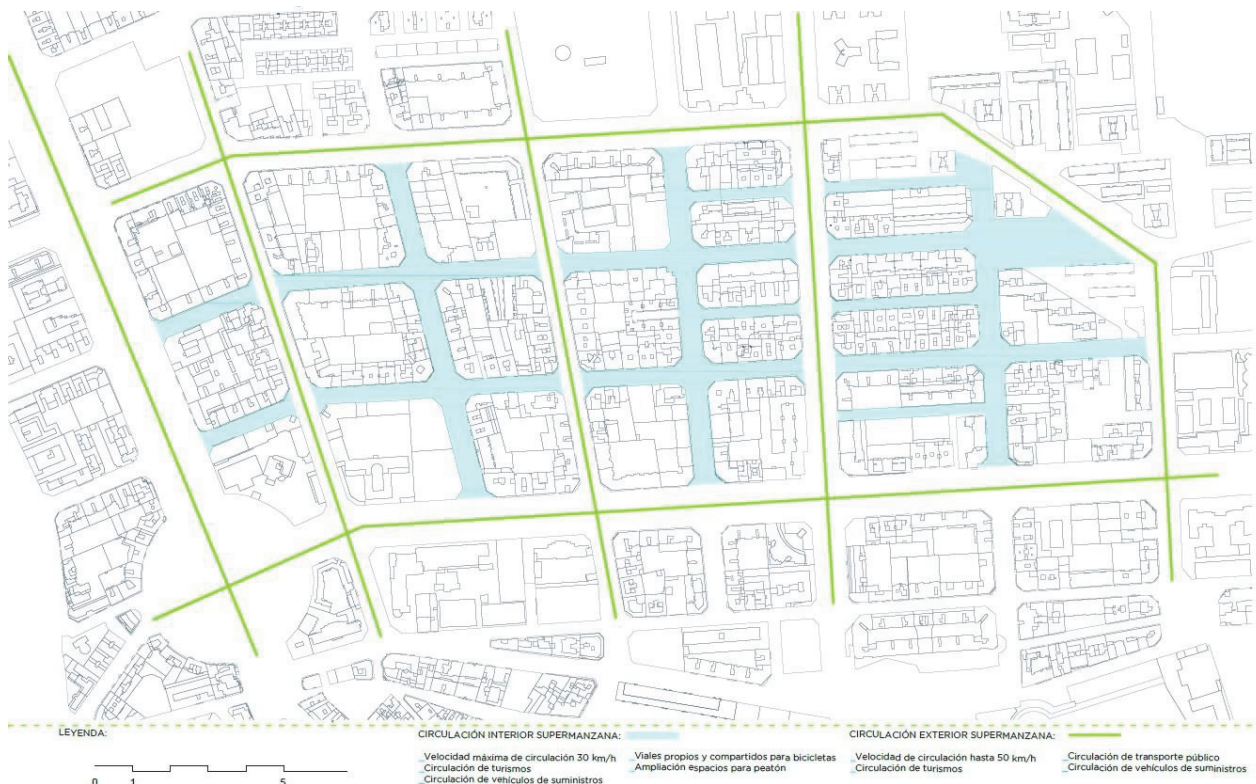


Figura 4. Tipos de actuaciones a implantar en la estructura viaria.

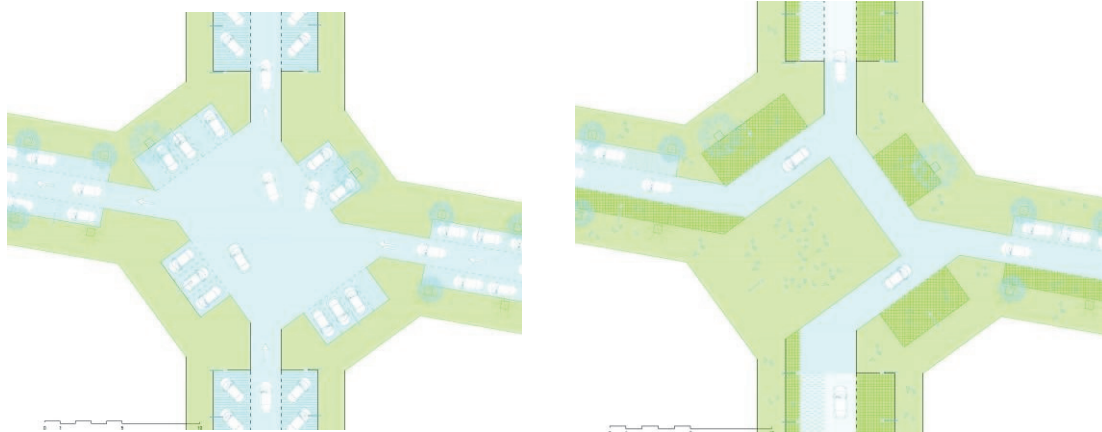




Figura 5. Tipos de actuación a desarrollar en el espacio público correspondiente a los cruces interiores de las supermanzanas. a) situación actual (arriba a la izquierda) b) espacio público ganado para el peatón (arriba a la izquierda) y c) ejemplo de actuación tipo a desarrollar.

ANEXO 3. Categorías de vehículos según su nivel de contaminación

La condición de vehículos más contaminantes se adquiere con el cumplimiento de los dos requisitos siguientes:

- a) Estar incluidos en alguna de las categorías de vehículos L, M o N.

Estas categorías corresponden a la clasificación establecida en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y a los cuatriciclos y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos, así como al anexo 2 de la Directiva 2007/46/CE, de 5 de septiembre, por el que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas indispensables destinados a dichos vehículos.

- b) No tener asignado ningún distintivo ambiental según la clasificación de los vehículos por su potencial contaminante.

El distintivo ambiental se define según el anexo II del Reglamento general de vehículos, aprobado por el Real decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en la redacción dada por la Orden PCI/810/2018, de 27 de julio, por la que se modifican los anexos II, XI y XVIII del Reglamento general de vehículos, aprobado por el Real decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

ANEXO 4. Vehículos de servicios eximidos de la aplicación de la ordenanza

Son vehículos de servicios los siguientes:

- a) Vehículos que prestan servicios médicos
- b) Vehículos que prestan servicios funerarios
- c) Vehículos de protección civil
- d) Vehículos de bomberos
- e) Vehículos de policía y de cuerpos y fuerzas de seguridad del Estado
- f) Vehículos de Seguridad Privada

Mediante decreto de Alcaldía pueden añadirse otros tipos de vehículos de servicios.

ANEXO 5. Vehículos que prestan una actividad singular que pueden disfrutar de una exención de aplicación de la ZBE

Son las siguientes tipologías de vehículos:

CLASIFICACIÓN POR GRUPO DE UTILIZACIÓN (anexo II, R. G. V.)		DESCRIPCIÓN	CATEGORÍA HOMOLOGACIÓN
05	Escuela de conductores	Automóvil destinado a las prácticas de conducción.	N2, N3, M2, M3
22	Blindados	Vehículo destinado al transporte de personas o mercancías, de caja cerrada reforzada especialmente con un blindaje.	N1, N2, N3
47	RTV	Vehículo especialmente acondicionado por emisoras de radio o televisión.	N1, N2, N3
49	Taller o laboratorio	Vehículo condicionado para el transporte de herramientas y piezas de recambio que permitan efectuar reparaciones.	N1, N2, N3
50	Biblioteca	Vehículo adaptado y acondicionado de forma permanente para la lectura y exposición de libros.	N1, N2, N3, M3
51	Tienda	Vehículo adaptado especialmente y acondicionado de forma permanente para vender artículos.	N1, N2
53	Grúa de arrastre	Automóvil provisto de dispositivos que permiten, al elevarlos parcialmente, arrastrar a otro vehículo.	N1, N2, N3
54	Grúa de elevación	Vehículo equipado con dispositivos que permiten elevar cargas, pero no transportarlas (no incluye los vehículos con dispositivos de autocarga).	N1, N2, N3, N3G
56	Hormigonera	Vehículo construido especialmente para transportar elementos constitutivos del hormigón y que permite mezclarlos durante el transporte	N3, N3G



58	Vehículo para ferias	Vehículo adaptado para maquinaria de circo o ferias recreativas ambulantes.	N1, N3
66	Bomba de hormigón	Vehículo autobomba diseñado especialmente para mover hormigón fluido.	N3
76	Riego asfáltico	Vehículo destinado a esparcir y extender sobre los diferentes pavimentos betún asfáltico fluidificado.	N1, N2, N3
77	Pintalíneas	Vehículo usado para trazar líneas de señalización en el suelo.	N1, N2, N3