



## Administración Local

### AYUNTAMIENTO DE GRANADA

Movilidad Protección Ciudadana Agenda Urbana Sostenibilidad y Fondos Next Generation

## Aprobación definitiva del PROYECTO DE ZONA DE BAJAS EMISIONES DE GRANADA

*Aprobación definitiva del PROYECTO DE ZONA DE BAJAS EMISIONES DE GRANADA*

Se hace saber, que con fecha 5 de septiembre de 2025, la Sra. Concejala de Movilidad, Protección Ciudadana, Agenda Urbana, Sostenibilidad y Fondos Next Generation, ha dictado Decreto por el que se resuelven las alegaciones presentadas y se aprueba definitivamente el Proyecto ZBE de la ciudad de Granada, y que literalmente dice:

### “DECRETO:

Se ha considerado la propuesta del Coordinador General de Movilidad que consta en el expediente, para la siguiente resolución:

**PRIMERO.** - La Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética (LCC), dedica su Título IV a la movilidad sin emisiones y al transporte. En relación con este Título, la exposición de motivos indica en lo que aquí respecta que “En materia de movilidad sin emisiones, se establece que se adoptarán medidas para alcanzar en 2050 un parque de turismos y vehículos comerciales ligeros sin emisiones directas de CO2 Los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares adoptarán planes de movilidad urbana sostenible coherentes con los planes de calidad del aire que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad”.

**SEGUNDO.** - Su concreción normativa se contiene en el art. 14, dedicado a la promoción de la movilidad sin emisiones, en cuyo apartado tercero se ha exigido la necesidad de adoptar planes de movilidad urbana sostenible en todos los municipios de más de 50.000 habitantes “que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad”. En lo que aquí interesa, en estos ha de incluirse entre otras cuestiones “el establecimiento de zonas de bajas emisiones antes de 2023”.

Ello ha conllevado la modificación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible actualmente vigente en la ciudad de Granada (Expte. 27845/2012), lo que se ha realizado por acuerdo del Excmo. Ayuntamiento Pleno de 28 de marzo de 2025 aprobando la denominada ‘Adenda al Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Municipio de Granada para incorporación de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE)’.

**TERCERO.** - Marco jurídico de las zonas de bajas emisiones.

En un escalón normativo inferior al de la Ley, se contó de inmediato con la Orden de TMA/892/2021, de 17 de agosto, por la que se aprueban las bases reguladoras para el Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones, integrado en el componente 1, Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos. Plan de choque que responde principalmente a dos de los cuatro ejes transversales del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia: transición ecológica y digitalización. En este programa de subvenciones ha participado el Ayuntamiento de Granada, al que se concedieron ayudas en materia de zonas de bajas emisiones.

Pero el principal hito en la materia en este ámbito se constituye por el desarrollo reglamentario de la LCC, llevado a efecto en materia de ZBE por el R.D. 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. Tras la publicación de este Real Decreto, el Ayuntamiento de Granada comenzó a re-ajustar los estudios y proyecciones destinados a la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) iniciados previamente, con objeto de cumplir con el contenido mínimo que para el proyecto de ZBE establecía el artículo 10 y el Anexo I de la mencionada norma.

**CUARTO.** - Los distintos estudios y análisis realizados se han apoyado en ocasiones en el mecanismo de la contratación administrativa (Exptes. 25398/2024 Mov.; 123/SE/2024 contratación), por ejemplo, para la confección económica o para los análisis de impactos que genera la materialización de la ZBE. También se ha apoyado en la

colaboración interadministrativa, siendo de destacar el convenio suscrito con la Universidad de Granada en septiembre de 2024 para:

1.- Investigar sobre las diferentes medidas y actuaciones que pueden considerarse en la planificación de una ZBE en ciudades de tamaño mediano y pequeño.

2.- Realizar consultas a la ciudadanía de Granada sobre la aceptación social de las ZBE y de las distintas medidas y actuaciones que pueden incluir.

2.- Realizar consultas a expertos en temas relacionados con las ZBE (transporte, medioambiente, contaminación, tráfico, planificación urbanística, etc.) para obtener asesoramiento sobre la planificación de ZBE.

3.- Analizar dichas consultas para extraer resultados y conclusiones que sirvan para establecer prioridades y directrices que optimicen la implantación de ZBE, así como su aceptación por parte de la ciudadanía.

Pero ha existido sobre todo un importante desarrollo previo, simultáneo y posterior preparatorio impulsado directamente desde la propia Área, constituido por un conjunto de acciones de las que pueden relacionarse como más relevantes las siguientes:

a) Informes sobre estudio ambiental previo a la implantación ZBE (tipo de zona, estimación de la superficie contaminada y población expuesta, naturaleza y evaluación, objetivos cuantificables) elaborados entre septiembre-octubre de 2023 y mayo de 2024.

b) Inventario estacionamientos:

Estudio de estacionamientos de Personas con Movilidad Reducida (PMR).

Estudio estacionamientos de Carga y Descarga.

Estudio de estacionamientos en vía pública (libres, ocupados con terrazas o contenedores y estacionamientos regulados por hora).

Estudio de aparcamientos públicos de rotación en Granada y propuesta regulación parking a recoger en ordenanza.

c) Otras Medidas transversales:

Contrato sistema de semaforización preferente autobús.

Incorporación de un régimen de bonificaciones en el IAE por la implantación en empresas de un Plan de Transporte para sus trabajadores (PTT).

d) Informe aforado y estudios de tráfico.

Estudio de tráfico previo implantación ZBE y reparto modal por etiquetas

Estudio procedencia de vehículos

Estudio IMD

e) Estudio de motorización de la ciudad.

**QUINTO.** - La Ordenanza integral de Movilidad Sostenible.

En el itinerario marcado por la normativa estatal en materia de ZBE, una herramienta fundamental exigida por el propio R.D. 1052/2022 ha sido la regulación jurídica de la ZBE. Concretamente, el art. 2.2 del Real Decreto incardina este ejercicio de su potestad reglamentaria en el marco de las competencias que ostentan los municipios en materia de medio ambiente urbano y en virtud de las previsiones del art. 14.3 LCC, declarando en su art. 2.3 la necesidad de la delimitación y la regulación de las ZBE en la normativa municipal.

Ello ha supuesto el inicio de todo un proceso renovador del conjunto de ordenanzas reguladoras de las distintas facetas de la movilidad de que disponía este Ayuntamiento, proceso en el que la ZBE se ha presentado como auténtico catalizador, impregnando el resto de normas, aunque incorporando a su vez un régimen normativo propio que regule stricto sensu el marco en que ha desenvolverse la propia zona de bajas emisiones de la ciudad de Granada. Todo ello se ha traducido en un auténtico trabajo de regularización, aclaración, armonización, actualización e integración de todas las normas existentes y el nuevo régimen legal a incorporar con la ZBE que ha dado como fruto la Ordenanza Integral de la Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Granada.

Es preciso indicar al respecto que los distintos análisis y estudios citados en el punto anterior han informado también la Ordenanza resultante y recientemente aprobada, y del mismo modo, todos los procesos participativos de esta han generado aportaciones que se han ido trasladando a las restantes herramientas en que se apoya la ZBE, principalmente al PMUS y el Proyecto de ZBE. Es preciso, en cualquier caso, considerar que el proceso de información pública que ahora se abre en relación con el Proyecto ZBE ha de acompañarse de un proceso paralelo de reabsorción de los efectos generados por la fase de información pública final de la Ordenanza, en la medida en que en esa fase se han aceptado relevantes aportaciones de los distintos sectores de la sociedad granadina que han enriquecido y extendido el marco y régimen jurídico de la ZBE, principalmente en lo que respecta al sistema de habilitación de accesos, lo cual habrá de plasmarse en el Proyecto ZBE con una relectura, en su caso, de los resultados, programación y objetivos de este.

**SEXTO.** - El contenido del Proyecto ZBE se concreta en el art. 10 del R.D. 1052/2022 para cuyo contenido se remite a la relación de elementos a integrar en él contenidos en el Anexo I de esta norma.

En el caso del Proyecto ZBE de esta ciudad se ha hecho uso, además, de la posibilidad que brinda este mismo precepto reglamentario de acudir como referencia a las Directrices de creación de ZBE publicadas por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. En concreto se ha recurrido a las "Recomendaciones para proyectos de Zonas de Bajas Emisiones en el marco de las ayudas a Ayuntamientos asociadas a la Inversión 1 del Componente 1 del Plan de Recuperación".

Además, se han considerado igualmente las "Directrices para la creación de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE)" publicadas por MITMA y FEMP en 2021.

Destaquemos por lo demás, tal y como afirma el documento que se somete a información pública, que "la Zona de Baja Emisiones no solo está concebida como una herramienta para limitar el acceso de vehículos contaminantes, sino también como una oportunidad para transformar el espacio urbano en un entorno más saludable, seguro e inclusivo. Esta área es la base para avanzar hacia un modelo de movilidad más activa, que fomente el uso de medios sostenibles como el transporte público, la bicicleta o los desplazamientos a pie.

El objetivo final de la ZBE en Granada es reducir la presencia del tráfico motorizado en el espacio público, y contribuir a la mejora de la calidad del aire. La implementación de esta medida beneficiará directamente a los más de 230.000 habitantes de Granada y de forma indirecta a los residentes del área metropolitana, quienes se verán favorecidos por una mejora en la calidad del aire, la reducción del ruido ambiental y la recuperación del espacio público como un lugar de convivencia sostenible y saludable".

**SÉPTIMO.** - Periodo de información pública.

El pasado 28 de marzo, fecha coincidente con la aprobación definitiva de la Ordenanza Integral de la Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Granada (OIMOS A. Granada) y con la aprobación definitiva por el Ayuntamiento Pleno de la adaptación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible vigente a la ZBE, se dictó Decreto por el que acordaba la apertura de un periodo de información pública del Proyecto de Zona de Bajas Emisiones de la ciudad de Granada por un periodo de treinta días.

Este plazo se inició en virtud de publicación en el Boletín Oficial de la Provincia de Granada del pasado 8 de abril, permaneciendo abierto hasta el 23 de mayo siguiente.

**OCTAVO.** - Alcance de la participación pública

Dentro de plazo han sido presentadas, salvo error u omisión, una cifra aproximada de treinta alegaciones. Y, según se indicaba en el Decreto de la Tte. de Alcalde-Delegada de Movilidad por el que se abrió el periodo de información pública, habría de darse a la luz de la normativa aplicable, una respuesta motivada y singularizada, mediante la notificación correspondiente, a cada uno de los que hayan formulado cualquier tipo de observación y opinión indicando si se acoge o no lo planteado.

Se han emitido diversos informes por los servicios técnicos y jurídicos del Área de Movilidad que pasan a desarrollarse a continuación.

**NOVENO.** - Informe del Jefe del Servicio de Transportes de la Concejalía Delegada de Movilidad:

"1. Ecologistas en Acción de Granada Local, a través de su representante doña Kathrin Mertens (18.300/25)

Una vez analizadas por los Servicios Técnicos del Área, se procede a informar en lo correspondiente a transporte público se refiere.

- Alegación denominada "SEGUNDO. - Control de taxis, ubers y cabify" (pp. 8)

Se pide el uso de estos vehículos sólo para necesidades especiales. Sobre todo en callejones sin salida.

Los servicios de Taxi en la ciudad de Granada vienen regulados, además de por la normativa sectorial autonómica, por la Ordenanza Integral de Movilidad Sostenible de Granada, en su título IV. El uso ajustado a las normas indicadas no es un aspecto relativo a la aprobación del proyecto de zonas de bajas emisiones, por lo que no procede su valoración.

- Alegación denominada “QUINTA: Aparcamientos” (pp.16).

Granada es un municipio capital de provincia, además de ser una ciudad eminentemente de servicios y comercial en cuanto a sus actividades principales (comercios, turismo, hospitales, universidad y administraciones públicas, entre otros), con una gran dependencia de los municipios tanto de su área más próxima como del resto de la provincia, donde los ciudadanos vienen hacer gestiones y por tanto se debe de atender, en lo máximo posible, la realización de las mismas.

En consecuencia, la ciudad cuenta con infraestructuras que deben servir o dar soporte a esta población y no en exclusiva a los residentes en la misma. Así el proyecto trata de dar respuesta de forma equilibrada entre unas y otras demandas, dentro del fin último perseguido de reducción de la contaminación.

Por tanto, no procede admitir las propuestas por romper el equilibrio inicial marcado desde el proyecto y todo ello sometido al seguimiento y evaluación de su implantación

- Alegación denominada “SEXTA. - Transporte público urbano” (pp.20)

Como ya se indica en el proyecto, actualmente no se alcanza dicha ratio de vehículos limpios y energéticamente eficientes, por lo que el objetivo de reducir la edad máxima de los vehículos a 14 años, como ajuste a los periodos máximos de amortización de elementos del transporte, permitirá no solo rejuvenecer la flota, si no que esta, además de ser de cero o bajas emisiones, sustituirá a los vehículos más envejecidos, lo que de por si redundará en una menor emisión de gases contaminantes.

Independientemente de lo anterior, la propuesta de mejora de la flota, vinculada al plan de renovación indicado, es una propuesta a mínimos y en desarrollo. Una vez se determine en su conjunto, con la estructura de costos del servicio, la propuesta para la contratación del servicio, se podrá fortalecer la renovación.

En cuanto a las frecuencias de paso del sistema, actualmente el sistema posee un ajuste significativo a la demanda, sin perjuicio del estudio y optimización permanente que se lleva a cabo.

Dentro del cumplimiento de las frecuencias, es importante manifestar que la priorización semafórica, tanto la que actualmente se desarrolla en la línea 4, como cualquier otra que en un futuro se pudiera implementar, tiene como fin el ajuste a la programación de los horarios de paso, para así poder dar calidad y confianza del servicio y que la población tenga la mayor seguridad posible de cumplimiento de las frecuencias programadas.

En cuanto a las indicaciones de transporte metropolitano, tanto de autobuses interurbanos como del tranvía metropolitano, señalar que estos modos operativos no son competencia de este Ayuntamiento, por lo que se propone dar traslado de las de-mandas a las correspondientes autoridades del transporte.

- Alegación denominada “ÚLTIMA. - Conclusión” (pp.28)

Con independencia del éxito mayor o menor de otras ciudades en la transformación urbana y social que se realice en ellas, Granada plantea un proyecto de Zona de bajas emisiones con la vista puesta en la mejora de la fluidez del tráfico rodado, el uso peatonal de las calles, un adecuado estacionamiento de vehículos, la mejora de la calidad del aire y, en el ámbito del transporte público, facilitar herramientas para favorecer un uso cada vez mayor. A este respecto, la próxima licitación para la nueva con-cesión del servicio de transporte urbano colectivo permitirá avanzar en la mejora de la flota de vehículos, realizando un importante esfuerzo para la electrificación de la flota, incluyendo unas nuevas instalaciones que permitan abordar una transición equilibrada a nuevos vehículos eléctricos, lo que redundará en una mejora en aspectos tan importantes como la reducción de ruido ambiental, reducción de la contaminación atmosférica, y reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.

## 2. VOX (4.677/25)

- Alegación CUARTA: Identificación de los aparcamientos de borde y falta de medidas para favorecer su uso.

Respecto a los aparcamientos disuasorios y de borde. Efectivamente, por definición no se pueden asimilar aparcamientos disuasorios a aparcamientos de borde. Dentro de los criterios para proyectar y establecer aparcamientos disuasorios se establecen requisitos como son la localización junto a los nodos de intercambio modal, llevándolos a un ámbito que quedan fuera del término municipal de nuestra ciudad en muchos de los casos. Así se

plantea una medida intermedia, dentro de la esfera competencial del municipio, con estos aparcamientos de borde. Todo ello requiere de un seguimiento continuo y análisis de implantación del proyecto, tal y como estable la norma al efecto (revisión en 2028).

Vinculación de billete o bono de transporte y aparcamiento, como la implantación de la ZBE es un asunto dinámico, con un seguimiento y análisis periódico, por lo que como resultado de los mismos se tendrán que estudiar medidas ajustadas a sus resultados. En consecuencia, se podrá tener en cuenta la propuesta como una de las medidas a implantar en su caso.

En cuanto a la inexistencia de aparcamientos en zonas como Chana o el distrito Norte, y en continuidad con la respuesta anterior, fruto del seguimiento de los datos y consensado con la oficina de revisión del plan, se podrán plantear en estas zonas suelos para destinarlos a aparcamientos de borde.

### 3. Grupo municipal socialista (4.678/25)

- Alegación TERCERA: Falta de visión metropolitana de la movilidad en Granada.

Dado que las propuestas exceden la competencia de este municipio, se propone dar traslado de la solicitud a la Administración competente.

- Alegación OCTAVA: Falta apuesta decidida por un servicio de transporte urbano eficiente.

Como ya se indica en el proyecto, actualmente no se alcanza la ratio de vehículos limpios y energéticamente eficientes, por lo que el objetivo de reducir la edad máxima de los vehículos a 14 años, como ajuste a los periodos máximos de amortización de elementos del transporte, permitirá no solo rejuvenecer la flota, si no que esta, además de ser de cero o bajas emisiones, sustituirá a los vehículos más envejecidos, lo que de por si redundará en una menor emisión de gases contaminantes.

Independientemente de lo anterior, la propuesta de mejora de la flota, vinculada al plan de renovación indicado, es una propuesta a mínimos y en desarrollo. Una vez se determine en su conjunto, con la estructura de costos del servicio, la propuesta para la contratación del servicio, se podrá fortalecer la renovación.

En cuanto a las frecuencias de paso del sistema, actualmente el sistema posee un ajuste significativo a la demanda, sin perjuicio del estudio y optimización permanente que se lleva a cabo.

Dentro del cumplimiento de las frecuencias, es importante manifestar que la priorización semafórica, tanto la que actualmente se desarrolla en la línea 4, como cualquier otra que en un futuro se pudiera implementar, tiene como fin el ajuste a la programación de los horarios de paso, para así poder dar calidad y confianza del servicio y que la población tenga la mayor seguridad posible de cumplimiento de las frecuencias programadas.

En cuanto a las indicaciones de transporte metropolitano, tanto de autobuses interurbanos como del tranvía metropolitano, señalar que estos modos operativos no son competencia de este Ayuntamiento, por lo que se propone dar traslado de las de-mandas a las correspondientes autoridades del transporte.

- Alegación NOVENA: Carencia en la planificación del transporte público alternativo.

Como se ha justificado en la respuesta de la alegación octava, las frecuencias de paso del sistema, actualmente el sistema posee un ajuste significativo a la demanda, sin perjuicio del estudio y optimización permanente que se lleva a cabo.

Otras medidas adoptadas dentro de la apuesta por mejorar el transporte colectivo de Granada ha sido la priorización semafórica, tanto la que actualmente se desarrolla en la línea 4, como cualquier otra que en un futuro se pudiera implementar, tiene como fin el ajuste a la programación de los horarios de paso, para así poder dar calidad y confianza del servicio y que la población tenga la mayor seguridad posible de cumplimiento de las frecuencias programadas.

En cuanto a la mejora de frecuencia del transporte interurbano, no es competencia de esta administración, por lo que procede dar traslado de la solicitud al Consorcio de Transporte Metropolitano.

- Alegación UNDÉCIMA: Aparcamientos estratégicos de borde

Entre las medidas previstas para la implantación de la zona de bajas emisiones (ZBE) existen dos. Una que se corresponde con aparcamientos de borde como apoyo a la red futura de aparcamientos disuasorios, que aprovechan las infraestructuras existentes en nuestra ciudad y que, en su caso, atendiendo a la evolución será objeto de valoración y revisión.

La segunda, corresponde a la medida transitoria, para la implantación efectiva, que se apoya en los aparcamientos existentes dentro de la ZBE y que cuentan con la infraestructura y tecnología necesarias para poder efectuar el control exigido para cumplir con los criterios y objetivos perseguidos por una zona de bajas emisiones.

En cuanto a las excepciones, estas están contenidas y detalladas en la documentación del proyecto, sin perjuicio de los ajustes que deban realizarse desde la propia regulación contenida en la ordenanza general de movilidad sostenible, en el título que regula la zona de bajas emisiones. y atendiendo a los parámetros de reducción de emisiones.

En consecuencia, los aspectos recogidos en la primera parte de la alegación señalar que estos vienen recogidos en términos generales en el proyecto.

4. Grupo amientos de Diezma, Deifontes y Huétor Vega (11.499/25, 14.455/25 y 17.889/25)

Solicita CUARTA: Paralización de las restricciones previstas en la ZBE.

Dado que no es competencia de esta Subdirección la paralización solicitada ni la implantación de un sistema de transporte público metropolitano, se propone desestimar la solicitud.

5. Ayuntamientos de Cullar Vega (12.788/25)

Alegación CUARTA: Ampliar "Ampliar el área de prestación conjunta del taxi a la segunda corona.

En la actualidad no se ha completado la primera corona de localidades que debería de integrar el Área de Prestación Conjunta (ACP). Una vez completada la primera corona con todos los municipios, se procederá a estudiar la integración a la ACP de nuevos municipios perteneciente a la segunda corona.

6. Ayuntamiento de Pulianas (20.239/25)

Alegación PRIMERA:

Señalar en relación a los aparcamientos de borde señalados como I y II, son ámbitos correspondientes a terrenos del municipio de Granada y respecto al aparcamiento disuasorios, el proyecto lo único que hace es señalar la existencia de un aparcamiento dotado dentro del recinto comercial y sus conexiones de proximidad al transporte colectivo de nuestra ciudad.

Respecto a la implantación de una línea coordinada con el municipio, requiere la aprobación por la administración autonómica del correspondiente proyecto de plan coordinado de líneas (ley de ordenación de transporte de Andalucía, L2/2003). Cuestión que no se ha producido hasta la fecha, aun existiendo trabajos encaminados a la misma si bien las compensaciones económicas correspondientes a su implantación no eran viables según las propias condiciones determinadas por los estudios efectuados.

7. Asociación Biciescuela (20.861/25)

Alegación SEGUNDA: Apartados 1,2,3,4 y 5 (aparcamientos) y 7 (Carriles bus en los accesos a la ciudad).

Granada es un municipio capital de provincia, además de ser una ciudad eminentemente de servicios y comercial en cuanto a sus actividades principales (comercios, turismo, hospitales, universidad y administraciones públicas, entre otros), con una gran dependencia de los municipios tanto de su área más próxima como del resto de la provincia, donde los ciudadanos vienen hacer gestiones y por tanto se debe de atender, en lo máximo posible, la realización de las mismas.

En consecuencia, la ciudad cuenta con infraestructuras que deben servir o dar soporte a esta población y no en exclusiva a los residentes en la misma. Así el proyecto trata de dar respuesta de forma equilibrada entre unas y otras demandas, dentro del fin último perseguido de reducción de la contaminación.

Por tanto, no procede admitir las propuestas por romper el equilibrio inicial marcado desde el proyecto y todo ello sometido al seguimiento y evaluación de su implantación

Respecto al apartado 7, crear una red de carril bus en la ciudad y, especialmente, en los accesos de la ciudad para favorecer la efectividad del transporte público colectivo urbano e interurbano, se trata de una medida que efectivamente redundará en la mejora del transporte colectivo frente al privado, siendo esta una política seguida por el ayuntamiento en cuanto a la ampliación y nueva creación de carriles preferentes para estos modos.

En cuanto a la mejora de frecuencia del transporte interurbano, no es competencia de esta administración, por lo que procede dar traslado de la solicitud al Consorcio de Transporte Metropolitano.

8. Ayuntamiento de Armilla (20.975/25)

Solicita CUARTA: incumplimiento de estrategia metropolitana.

Respecto al solicita cuarto al tratarse de un tema competencial que supera el objeto de este proyecto, procedería dar traslado de la solicitud a la Administración con competencia en el asunto.

9. Particular (21.415/25)

Alegación SEPTIMA: Mejora del transporte público interurbano

Recientemente ha sido aprobado el plan de transporte metropolitano del área de Granada, plan de movilidad sostenible, con una propuesta de mejora del transporte colectivo. Esta medida deberá facilitar el acceso a la ZBE.

El transporte Metropolitano no es competencia del Ayuntamiento de Granada. No obstante, se propone de dar traslado de la misma al Consorcio del Transporte Metropolitano.

10. Conclusión

10.1. Como resultado del estudio de las alegaciones y lo informado, específicamente respecto al transporte urbano colectivo de Granada y de los aparcamientos, no resulta necesario efectuar modificaciones o ajustes en el proyecto de zona de bajas emisiones de referencia.

10.2. En relación a las solicitudes de mejora de transporte colectivo en el ám-bito interurbano, procede dar traslado a las administraciones y entes competentes en aquellos aspectos señalados en las alegaciones a los efectos de su conocimiento.

Lo que se informa a los efectos oportunos y salvo superior criterio.”

**DÉCIMO.** - Informe elaborado por los servicios técnicos adscritos a la Subdirección de Circulación y Seguridad Vial:

“Exp. 4677/25- Grupo Municipal Vox

Alegación quinta: “Previsión dudosa de ingresos por sanciones.

En el Proyecto se menciona, al abordar la estabilidad presupuestaria en el apartado 10.1, que se espera recaudar durante el primer año un total de 1.409.126 €. Esta cifra es la misma que se aportó para el proyecto de presupuestos de 2025 y que se fundamentaba en un informe del Área de Movilidad del 13 de junio de 2024.

Es sabido que esta cifra resulta obsoleta para el presente ejercicio, puesto que se modificó la entrada en vigor del régimen sancionador de abril a octubre de 2025.

Por otro lado, se entiende que la cifra que se aporta fue calculada para el ejercicio presupuestario 2025 y teniendo en cuenta la entrada en vigor de las sanciones en el mes de abril.

Así pues, no es riguroso plantear, -como se hace en el Proyecto-, que esa será la recaudación efectiva por sanciones durante el primer año de vigencia de la ZBE.

Dado que el artículo 10 del R.D. 1052/2022 exige expresamente la inclusión de un análisis económico-financiero del impacto del proyecto, es imprescindible que di-cho cálculo se base en parámetros actualizados y escenarios realistas.

No se ha tenido en cuenta que el cambio en la fecha de entrada en vigor implica una reducción sustancial del periodo sancionador efectivo en 2025 (de nueve a tres meses), lo cual distorsiona cualquier previsión basada en datos anuales. Por tanto, es necesario que se ofrezca un dato realista y fundamentado sobre las sanciones que se esperan recaudar, ajustado al calendario efectivo de aplicación del régimen sancionador y a su impacto potencial real sobre la población afectada.

Contestación:

La estimación se elaboró bajo el supuesto inicial de entrada en vigor del régimen sancionador en abril de 2025. Posteriormente, dicha fecha fue pospuesta al 1 de octubre de 2025, lo que reduce a tres meses el periodo efectivo de aplicación del régimen sancionador durante ese ejercicio. En consecuencia, esta circunstancia será reflejada en la versión definitiva del Proyecto, incorporando una revisión técnica y proporcional de la previsión de ingresos por sanciones para ajustarla al nuevo calendario.

Alegación octava: “Carencia de un análisis riguroso de las consecuencias para los grupos vulnerables de la ZBE.

La forma de analizar el impacto de la ZBE en las personas más vulnerables es incompleta, incurre en vaguedades y lugares comunes, presenta formulaciones genéricas y no incorpora alternativas específicas, realistas ni verificables para paliar los efectos identificados.

...

...Esta omisión contraviene lo exigido en el artículo 10 del RD 1052/2022, que obliga a incluir un análisis del impacto social de la ZBE, en especial sobre los colectivos más vulnerables, en situación de exclusión social o con menor capacidad económica. El resultado es la marginación efectiva de aquellos ciudadanos que no puedan adquirir un nuevo vehículo ni adaptarse a las restricciones, ya sean vecinos del municipio o residentes de su entorno funcional.”

Contestación:

La alegación se fundamenta en el artículo 10.1 del Real Decreto 1052/2022, que establece la obligación de elaborar un Proyecto de Zona de Bajas Emisiones incluyendo el contenido mínimo recogido en su Anexo I.A. Entre dichos contenidos se encuentra expresamente el análisis del impacto social, de género y discapacidad.

El capítulo 11 del Proyecto de ZBE de Granada incorpora un análisis específico y desglosado del impacto social, de género, de discapacidad, así como en la infancia y personas mayores, cumpliendo con los requisitos establecidos por el citado Real Decreto.

El Informe de Impacto Social y Económico incluido en el mencionado capítulo del Proyecto de ZBE fue redactado en una fase inicial del procedimiento. En el marco del proceso natural de tramitación administrativa, y como resultado del análisis de alegaciones y de la aprobación definitiva de la Ordenanza Integral de Movilidad Sostenible de Granada, se han identificado nuevos colectivos vulnerables o afectados.

En consecuencia, estos colectivos se tendrán en cuenta en la versión definitiva del Proyecto de ZBE, ampliando y actualizando el enfoque del informe de impacto.

El Proyecto recoge medidas técnicas, operativas y organizativas de mitigación, complementándose en la Ordenanza Integral de Movilidad Sostenible de Granada, aprobada definitivamente, que establece un régimen de autorizaciones y excepciones dirigido específicamente a los grupos más vulnerables (personas con movilidad reducida, servicios sociosanitarios, transporte adaptado, entre otros).

Asimismo, debe recordarse que el Proyecto de ZBE tiene un ámbito estrictamente municipal, por lo que no puede incluir propuestas de compensación o intervención directa en municipios limítrofes, sin perjuicio de la coordinación prevista en instrumentos supramunicipales como el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada (PTMAGR.)

Alegación novena: “Carencias en el análisis del impacto de la ZBE en el sector comercial y hostelero.

Se sostiene en el apartado 10.2.3.1 del Proyecto que las restricciones a la movilidad

tendrán un impacto positivo para el sector comercial...

...

... Por tanto, consideramos que no se puede argumentar que los comercios se van a beneficiar de las restricciones a la movilidad cuando los datos recabados entre los propios comerciantes del municipio indican claramente lo contrario y cuando existen además experiencias recientes en otros municipios españoles de tamaño medio que muestran consecuencias claramente negativas de las restricciones a la movilidad en los comercios”.

Contestación:

El Proyecto de ZBE de Granada, en cumplimiento de esta obligación, incorpora en el apartado 10.2.3.1 un análisis específico sobre la repercusión de las restricciones en el tejido económico urbano, así como en la actividad comercial de proximidad.

El Proyecto cita ejemplos de ciudades como Madrid, Londres, Bruselas o Copenhague no como equivalentes directos, sino como referencias de buenas prácticas en la implantación de ZBE con impacto positivo documentado en la reactivación del comercio de proximidad, el aumento del tránsito peatonal y la mejora de la calidad del entorno urbano.

La alegación menciona de forma parcial los resultados de la consulta realizada a sectores económicos. En efecto, el Proyecto recoge que el 71,8% de trabajadores del sector terciario entrevistados percibe que la ZBE podría afectar negativamente a su actividad. Sin embargo:

-También se indica que esta percepción está influida por falta de información previa y por la incertidumbre en la transición modal.

-En el mismo capítulo se citan beneficios potenciales de la ZBE para el sector comercial urbano como: mayor atractivo del entorno, incremento del tránsito peatonal, mejora de la salud pública y mayor permanencia en zonas comerciales, lo que con-cuerda con experiencias analizadas en ciudades de tamaño medio como Pontevedra o Vitoria-Gasteiz.

-Además, el análisis del Proyecto no afirma de forma categórica que todos los comercios se verán beneficiados, sino que establece una diferenciación por tipología y ubicación, y anticipa que ciertos subsectores deberán adaptarse, para lo cual se propone una transición gradual, motivo por el que la Ordenanza Integral de Movilidad Sostenible (OIMS) incorporan medidas para garantizar la operatividad logística con un régimen especial de acceso a vehículos de carga y descarga, y el acceso a determinados Parking Públicos.

-Los patrones de movilidad recogidos señalan que solo el 1,1 % de los desplazamientos tienen como finalidad las compras y el 14 % el ocio, lo cual demuestra que la actividad comercial depende en gran medida de clientes locales, y no del tráfico motorizado como eje principal del acceso.

Alegación decima: "Falta de fuentes y estudios de entidades rigurosas.

El Proyecto no incorpora la ficha técnica correspondiente a la encuesta ciudadana mencionada en el apartado 10, realizada por el Ayuntamiento .....

..., se acude de forma reiterada a estudios de entidades con un compromiso evidente en la difusión de las ventajas de la implantación de las restricciones al uso del vehículo privado, como el caso de "Clean Cities" ...

...El uso de fuentes parcializadas, vinculadas a plataformas de activismo político o institucional, sin contrastar con estudios de origen académico, técnico o institucional independiente, compromete gravemente la solidez de las conclusiones del Proyecto. Esto afecta especialmente a afirmaciones tan sensibles como el supuesto impacto positivo de la ZBE sobre el comercio local, cuya veracidad queda, como mínimo, en entredicho.

Contestación:

El artículo 10 y el Anexo I.A del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, establecen el contenido mínimo que debe incorporar el Proyecto de una Zona de Bajas Emisiones (ZBE). Entre dichos elementos se exige la inclusión de un informe de impacto social y económico, destinado a analizar los efectos previsibles de la implantación de la ZBE.

La normativa no impone la obligación de incorporar en el expediente administrativo las encuestas completas, fichas técnicas, bases de datos ni cuestionarios aplicados, sino únicamente las conclusiones debidamente fundamentadas del análisis, como se ha realizado en el Proyecto. Por tanto, la ausencia de la ficha técnica de una encuesta concreta no constituye incumplimiento.

No obstante, y en aras del principio de transparencia administrativa, se informa de que dicha ficha técnica —incluyendo la metodología empleada, ámbito territorial, población objetivo, tamaño de muestra, y periodo de realización— forma parte de la documentación técnica de soporte utilizada para la elaboración del informe de impacto, y podrá ser puesta a disposición de los interesados que lo soliciten formalmente a través del procedimiento correspondiente.

Los impactos positivos y negativos asociados a la implantación de la ZBE han sido evaluados con base en criterios técnicos y sin sesgos de carácter socioeconómico o de género.

El Proyecto incluye referencias a fuentes secundarias, entre ellas informes y análisis de redes europeas como Clean Cities, que forman parte del ecosistema de investigación y divulgación en movilidad sostenible. Estas referencias, no constituyen la única base argumental del Proyecto, sino que se utilizan como complemento contextual dentro de una argumentación más amplia, que incluye datos locales, estudios y normativas entre otros, apoyándose también en datos de acceso público respaldados por investigaciones o financiación europea, no pudiendo considerarse invalidas estas fuentes ya que sus análisis son utilizados de forma crítica y no exclusiva, siendo utilizados por organismos públicos como la comisión Europea o el Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico.

El Proyecto de ZBE se fundamenta en múltiples referencias y fuentes complementarias, entre ellas, datos propios del Ayuntamiento (flujos de tráfico, tipología de vehículos, emisiones, etc.), estudios del Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Granada, información del Plan de Transporte Metropolitano del área de Granada, datos del consorcio de Transporte y del INE, entre otros. A su vez se han cotejado diferentes planes estratégicos.

Exp. 4678/25- Grupo Municipal PSOE

Alegación primera: "Alegación sobre ausencia de una verdadera orientación a la protección de la salud"

Solicitan: “que se modifiquen los objetivos y el alcance del proyecto anteponiendo –en todo momento– la salud pública frente a otros objetivos. La ZBE tiene un carácter meramente instrumental: lo importante no es tener una ZBE sino que esta cumpla su propósito. No basta con aprobar un proyecto si este no tiene unos objetivos claros relacionados con la mejora de la calidad del aire, alejándose de cualquier planteamiento meramente formal orientado a obtener fondos y evitar multas...”

Contestación:

La Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, establece entre sus principios rectores la protección y promoción de la salud pública.

Asimismo, el artículo 1 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, establece como finalidad:

“Contribuir a mejorar la calidad del aire y mitigar el cambio climático, lo que redundará en una mejora de la salud de la ciudadanía y de la calidad de vida urbana”.

El Proyecto de ZBE de Granada se ajusta a ambos marcos normativos, desarrollando sus contenidos conforme al Anexo I.A del RD 1052/2022.

En coherencia con esta base legal en el punto 6 del Proyecto se analiza el estado actual de la calidad del aire en el municipio, recogiendo en el apartado 3 de dicho punto consideraciones sobre calidad del aire y salud en relación con la ZBE, así como los contaminantes a considerar.

En el capítulo 8 se recogen los objetivos específicos del proyecto y el estudio de escenarios de reducción de emisiones, estructurados en distintas fases temporales. Estos escenarios se fundamentan en la mejora progresiva de la calidad ambiental, con el consiguiente impacto positivo en la salud de la ciudadanía.

Alegación segunda: “Alegación sobre la falta de acuerdo sobre el modelo de ZBE y su coherencia con los instrumentos de planificación”

Solicitan: “que se reformulen las restricciones previstas en el modelo actual de ZBE y se recupere el modelo inicialmente acordado en el mandato 2019-2023, basado en una “almendra central” con anillos o círculos concéntricos de restricción progresiva.

Asimismo, la implementación de la ZBE debe condicionarse a la consolidación de un sistema de transporte público metropolitano suficiente, que garantice alternativas reales al uso del vehículo privado. Este sistema debe estructurarse siguiendo la jerarquía de movilidad establecida en el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, que prioriza:

Peatón

Bicicleta y movilidad activa

Transporte público

Vehículos con alta ocupación y movilidad compartida

Vehículos particulares

Además, exigimos la reactivación de un verdadero proceso participativo, donde se retome el diálogo con los colectivos sociales, asociaciones de vecinos, sectores económicos y municipios metropolitanos, garantizando que la ZBE responda a un modelo de ciudad sostenible, accesible y consensuado.”

Contestación:

La propuesta de reformular las restricciones en base a un modelo de "almendra central" con anillos concéntricos de restricción progresiva ha sido considerada en los análisis y estudios previos incluidos en los diagnósticos de movilidad urbana realizados para Granada. Dichos estudios confirman que más del 70 % del tráfico que accede al municipio procede del área metropolitana, lo que exige una delimitación operativa que evite efectos no deseados.

No obstante, el modelo de anillos concéntricos puede generar un efecto frontera, con acumulación de tráfico y aumento de emisiones en los límites exteriores de la ZBE. Esta situación contravendría lo establecido en el R.D. 1052/22, que instan a los municipios a diseñar zonas que minimicen la creación de nuevas zonas de elevada concentración de emisiones fuera de sus límites (efecto frontera).

El ámbito de implantación definido en el Proyecto de ZBE de Granada responde a un análisis técnico fundamentado en datos de tráfico, emisiones, funcionalidad urbana y viabilidad operativa.

Respecto a la propuesta de condicionar la implantación de la ZBE a la consolidación de un sistema de transporte público metropolitano, debe señalarse que la obligación legal de establecer una ZBE, en virtud del artículo 14.3 de la Ley 7/2021 y del Real Decreto 1052/2022 es de carácter municipal.

En relación con la jerarquía de movilidad, el Real Decreto 1052/2022 no establece una jerarquía normativa explícita en su articulado. Sin embargo, en el artículo 3.2.b, se indica que debe velarse porque las medidas adoptadas en el marco de las ZBE promuevan el cambio modal hacia formas de transporte más sostenibles.

En coherencia con dicho artículo, el Proyecto de ZBE incluye medidas complementarias orientadas al impulso del transporte público, la movilidad activa (peatón y bicicleta) y la intermodalidad, en línea con los principios de movilidad sostenible.

Alegación quinta: "Alegación sobre la falta de acuerdo sobre el modelo de ZBE y su coherencia con los instrumentos de planificación"

Solicitan: "que se suspenda la puesta en marcha de la ZBE hasta que no se analicen e incorporen al proyecto, a la mayor brevedad, los informes de impacto socio-económico necesarios e imparciales, realizados por funcionarios públicos o por consultora que avale su certeza según los parámetros científicos, y que se hagan públicos, realizando además los ajustes al proyecto que sean necesarios a partir de las conclusiones de dichos informes, en los que participe activamente los colectivos implica-dos."

Contestación:

El capítulo 10 y el capítulo 11 del Proyecto de ZBE de Granada incorporan un análisis detallado del impacto económico y social de la medida, en cumplimiento de lo establecido en el Real Decreto 1052/2022. Dichos análisis se han elaborado a partir de los estudios técnicos realizados por consultora externa, cuyos resultados han sido incorporados al documento del proyecto.

En el capítulo 10 se recoge expresamente el impacto presupuestario y económico de la implantación de la ZBE, las consecuencias sobre grupos vulnerables, y un análisis coste-beneficio.

Por su parte, el capítulo 11 el proyecto desarrolla el análisis de impacto social, de género y discapacidad, conforme a lo exigido en el Anexo I.A del RD 1052/2022, incluyendo un enfoque específico sobre los efectos de la ZBE en infancia y personas mayores, como grupos especialmente sensibles a la contaminación atmosférica.

Alegación decima: "Alegación sobre ampliación del Anillo Verde"

Solicitan: "que se complete y amplíe el "Anillo Verde" de la ciudad, con la plantación prevista de 200 mil árboles de especies autóctonas y adaptadas a nuestra climatología, con el fin de mitigar tanto la contaminación del aire y acústica que sufrimos en la ciudad, como la isla de calor que supone la amplia proliferación de espacios cimentados o con escasa vegetación."

Contestación:

La alegación propone la ampliación del "Anillo Verde" urbano como medida complementaria para mitigar los efectos de la contaminación atmosférica y acústica, así como la isla de calor urbana. Si bien la propuesta es coherente con los objetivos generales de sostenibilidad urbana, debe aclararse que el Proyecto de Zona de Bajas Emisiones (ZBE), conforme a lo establecido en el Real Decreto 1052/2022, está centrado en la reducción de emisiones vinculadas al tráfico, tanto en su diseño como en las medidas complementarias asociadas. No obstante, sí se recogen medidas de renaturalización de algunos espacios peatonales que se encuentran en fases de preparación y ejecución.

El desarrollo de infraestructuras verdes forma parte de las políticas de renaturalización urbana y planificación ambiental, que, si bien son complementarias a las ZBE, que se están trabajando desde otros servicios municipales con proyectos enmarcados en la propia Agenda Urbana Local (Proyecto Faro "Granada para Vivir"), en el Plan de Adaptación al Cambio Climático, Renaturalización y Resiliencia (actualmente pendiente de aprobación definitiva), y en las distintas propuestas presentadas a financiación nacional y europea (siendo la más reciente de ellas la de Estrategias de Desarrollo Integrado Local).

Alegación duodécima: "Alegación sobre ausencia de medidas de mejora de la calidad del aire distintas a la ZBE"

Solicitan: "que se tengan en cuenta y se regulen otras medidas que contribuyan a mejorar la calidad del aire, aparte de la propia ZBE..."

Contestación:

El contenido que deben cumplir los proyectos de zonas de bajas emisiones está recogido en el Anexo I.A del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre. En particular, el punto 7 de dicho anexo, bajo el título “Medidas de mejora de la calidad del aire y mitigación de emisiones”, no establece un listado cerrado ni obligatorio de medidas específicas. En este sentido, el Proyecto de ZBE de Granada cumple con dicha exigencia a través de un desarrollo específico de medidas complementarias incorporadas en el capítulo 12.

Es importante señalar que el Proyecto de ZBE de Granada tiene carácter evolutivo y revisable, lo que garantiza su capacidad de integrar nuevas acciones según los resultados obtenidos y la evolución de las políticas de calidad del aire.

Alegación decimotercera: “Alegación sobre falta de protección de espacios patrimoniales”

Solicitan: “que se amplíen las zonas de acceso restringido a espacios patrimoniales y barrios históricos con consideración de BIC, a fin de que haya una mayor protección de estos espacios y edificios históricos que dan belleza y riqueza cultural a nuestra ciudad, y que se ven gravemente afectados por los gases y partículas contaminantes, en un momento en que aspira a ser Capital Europea de la Cultura 2031”.

Contestación:

La delimitación de la ZBE de Granada incluye áreas de alta sensibilidad patrimonial, como el Realejo, el Albaicín y el Centro Histórico, contribuyendo así a la preservación del patrimonio cultural mediante la reducción de emisiones contaminantes y la mejora de la calidad ambiental en estos entornos protegidos

Alegación decimocuarta: “Alegación sobre falta de un diseño de una ciudad para el peatón y recuperación de espacios para los peatones”.

Solicitan: “que se amplíen las zonas de uso exclusivo del peatón, en todos los barrios y no sólo en los barrios históricos, con acceso a residentes exclusivamente y carga y descarga, siguiendo el modelo de “manzana cerrada” ya puesto en marcha en algunas ciudades europeas, para aumentar así el espacio para disfrute de los vecinos y vecinas, así como se diseñe Granada como “ciudad de los 15 minutos”.

Contestación:

El Proyecto de Zona de Bajas Emisiones (ZBE) no tiene como objetivo principal el rediseño completo del espacio urbano, aunque sí incorpora medidas complementarias orientadas a la mejora del tránsito peatonal, recogidas específicamente en el apartado 12.3 del documento. En este se detallan las actuaciones de peatonalización programadas hasta finales de 2026, en coordinación con otras áreas municipales, y se hace referencia al Plan de Peatonalización.

En relación con las propuestas de implantación de “manzanas cerradas” o el modelo de “ciudad de los 15 minutos”, cabe señalar que ambos enfoques son coherentes con los principios de la movilidad sostenible y el urbanismo de proximidad. No obstante, su desarrollo requiere una planificación urbana estructural de mayor escala y un tratamiento transversal más allá del objeto de este proyecto. En cualquier caso, la ZBE no es incompatible con dichos modelos urbanos; al contrario, actúa como instrumento facilitador de su implementación.

Alegación decimoquinta: “Alegación sobre falta de una apuesta clara por una peatonalización progresiva”

Solicitan: “que el Ayuntamiento incluya en este documento un conjunto de medidas para una peatonalización progresiva, comenzando por la ampliación de zonas peatonales en el centro histórico y la creación de espacios sin tráfico en barrios residenciales. La peatonalización no solo mejora la calidad del aire y reduce el ruido, sino que también dinamiza el comercio local, fortalece la cohesión social y transforma el espacio público en un lugar de encuentro y convivencia

Contestación:

La cuestión planteada ha sido abordada en la alegación anterior, en la que se dio respuesta a la cuestión que ahora se plantea.

Alegación decimoctava: “Alegación sobre incentivos y bonificaciones a no uso del vehículo privado e incremento de las bonificaciones fiscales para empresas que faciliten el uso del transporte público a sus trabajadores”.

Solicitan: “se ponga en marcha un sistema de incentivos y bonificaciones a particulares y empresas que apueste por un transporte sostenible o por no usar su vehículo privado, y así incentivar el uso del transporte público o de otros medios de movilidad sostenible”.

Contestación:

La definición exhaustiva de bonificaciones e incentivos no es objeto del Proyecto de ZBE, siendo propia de otro tipo de ordenanzas de carácter fiscal. No obstante, debe indicarse que el Ayuntamiento de Granada mediante la Ordenanza Fiscal nº 2, reguladora del Impuesto sobre Actividades Económicas (IAE), establece en su artículo 8.4 una bonificación para aquellas empresas que dispongan de un Plan de Transporte de Trabajadores, siempre que dicho plan tenga por objeto reducir el consumo energético y las emisiones contaminantes derivadas de los desplazamientos al centro de trabajo. Esta bonificación se aplica también a aquellas empresas que fomenten el uso de medios de transporte más eficientes, como el transporte colectivo o el desplazamiento en bicicleta.

Por otro lado, la Ordenanza Fiscal nº 6, reguladora del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM), contempla bonificaciones durante los cinco primeros periodos impositivos para los titulares de los siguientes tipos de vehículos:

- a) Vehículos eléctricos híbridos (HEV).
- b) Vehículos eléctricos enchufables (PHEV).
- c) Vehículos eléctricos de autonomía extendida (EREV).
- d) Vehículos eléctricos de batería (BEV), propulsados exclusivamente mediante energía eléctrica almacenada en baterías recargables desde la red.
- e) Vehículos con motores que admitan propulsión mediante gases licuados del petróleo (GLP), sean híbridos o no.
- f) Vehículos con motores que admitan propulsión mediante gas natural, sean híbridos o no.
- g) Vehículos con motores eléctricos alimentados por energía solar fotovoltaica, sean híbridos o no.

Exp 11499/25 Ayto Diezma

Exp 14455/25 Deifontes

Exp 17889/25 Huetor Vega

Alegación tercera:

“Solicitar al Ayuntamiento de Granada la reorientación de su proyecto de ZBE hacia un enfoque más inclusivo, teniendo en cuenta los vehículos de la provincia de Granada no contaminan por su lugar de origen sino por el lugar de las emisiones, pe-dimos se tenga en cuenta las necesidades de las miles de personas que trabajan, compran o hacen parte de su vida en la capital, así como la colaboración con los demás ayuntamientos del área metropolitana afectados por este mismo problema”

Contestación:

La regulación de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) de Granada se ajusta a la legislación nacional, en particular al Real Decreto 1052/2022, que establece los criterios para la implantación de las ZBE en municipios de más de 50.000 habitantes. Este marco normativo obliga a definir restricciones de acceso basadas en criterios ambientales, principalmente en función de la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de vehículos (etiquetado ambiental de la DGT). Dicha obligación es de competencia estrictamente municipal, por lo que su diseño, regulación y aplicación deben limitarse al término municipal correspondiente

Alegación sexta:

“Instar al Ayuntamiento de Granada a hacer un estudio de las repercusiones económicas (comercio, turismo, servicios, etc.) que va a dar lugar la entrada en vigor de la ZBE, entendiendo estas restricciones en la práctica una prohibición de entrada a toda la ciudad a los vecinos de la provincia, por ende del resto de España, exceptuando los de la propia ciudad.

Contestación:

La regulación de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) de Granada se ajusta a la legislación nacional, en particular al Real Decreto 1052/2022 en cuanto a su contenido, recogiéndose en el Proyecto un análisis de impacto económico y social.

La implantación de la ZBE no impide la entrada a la ciudad de vehículos procedentes de la provincia o de fuera de Granada, siempre que se cumplan los criterios ambientales establecidos, se regula el acceso de los vehículos más contaminantes, tal y como prevé la Ley 7/2021 de cambio climático.

Exp. 13537/25- Particular

Solicita: "...las baterías de litio también son muy perjudiciales.."

Contestación:

La regulación de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) está basada en criterios ambientales, principalmente en función de la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de vehículos (etiquetado ambiental de la DGT). Se regula el acceso de los vehículos más contaminantes, estando permitido el acceso de vehículos con etiquetas, B,C,ECO y 0.

Exp 15583/25 Benamaurel

Alegación segunda:

"Solicitar al Ayuntamiento de Granada la reorientación de su proyecto de ZBE hacia un enfoque más inclusivo, teniendo en cuenta los vehículos de la provincia de Granada no contaminan por su lugar de origen sino por el lugar de las emisiones, pe-dimos se tenga en cuenta las necesidades de las miles de personas que trabajan, compran o hacen parte de su vida en la capital, así como la colaboración con los demás ayuntamientos del área metropolitana afectados por este mismo problema"

Contestación:

La regulación de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) obliga a definir restricciones de acceso basadas en criterios ambientales, principalmente en función de la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de vehículos (etiquetado ambiental de la DGT).

Esta obligación es de competencia exclusivamente municipal, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de cambio climático y transición energética, y en el Real Decreto 1052/2022, por lo que su diseño, regulación y aplicación deben limitarse al término municipal correspondiente.

No obstante, la Ordenanza Integral de Movilidad Sostenible de Granada, en su Título II y Anexo V, establece un régimen de excepciones y autorizaciones especiales para casos debidamente justificados y motivados, lo que permite flexibilizar el acceso a determinados colectivos.

Exp 18300/25 Ecologistas en Acción

Alegación primera: Justificación del Proyecto

"Después de constatar en el Proyecto ZBE (en adelante ZBE o Proyecto) la mala suerte que tenemos en Granada debido a su situación, clima y orografía, que nos obliga a sufrir una contaminación extrema....

...

... es un modelo que no sirve para conseguir los objetivos establecidos en el Real Decreto que regula las ZBE: seguridad vial, mejorar el espacio público, mejorar la calidad del aire y reducir el uso del automóvil privado"

Contestación:

El Proyecto de Zona de Bajas Emisiones (ZBE) de Granada se ajusta al marco legal establecido en la Ley 7/2021, de Cambio Climático y Transición Energética, y en el Real Decreto 1052/2022, que obliga a los municipios de más de 50.000 habitantes a implantar ZBE y establece que los objetivos de estas deben contribuir a mejorar la calidad del aire y mitigar el cambio climático.

El modelo adoptado por Granada responde a estos objetivos mediante un enfoque ambiental y técnico que combina limitaciones al tráfico contaminante con medidas estructurales de movilidad sostenible.

El capítulo 6 del proyecto analiza la situación actual de la calidad del aire y el capítulo 8 establece objetivos, alternativas y escenarios de reducción de emisiones. Además, el capítulo 12 incorpora medidas complementarias como el impulso del transporte público, la movilidad ciclista, la electrificación y la mejora del entorno urbano.

La reducción de tráfico, fomento de otros modos de movilidad y la peatonalización progresiva de espacios urbanos, contribuye a una menor exposición al riesgo viario y favorece la disminución de la siniestralidad en el entorno urbano.

Alegación segunda: Zonificación

"Es cierto que toda la ciudad, del primero al último barrio, "disfruta de una calidad de aire muy deficiente....

...

... Reclamamos respuesta concreta a los criterios técnicos que han llevado a este mapa de la ZBE en Granada.”

Contestación:

La delimitación de la ZBE de Granada, tal y como se recoge en el punto 2.1 del proyecto, es continua y compacta, abarcando el casco urbano, conforme a un criterio de efectividad ambiental. Además, el Real Decreto 1052/2022 exige evitar el denominado “efecto frontera”, que se produciría si la restricción se limitara únicamente a una zona central, desplazando el tráfico contaminante hacia los perímetros colindantes y especialmente en la ciudad con un alto flujo de vehículos procedentes de fuera de la ciudad, todo ello basado en análisis de la dispersión de emisiones, la exposición de la población a contaminantes, el análisis de patrones de movilidad y de volumen de tráfico, la coherencia funcional de la red viaria y la alineación del proyecto con la planificación estratégica.

En cuanto al acceso desde El Fargue a la Abadía del Sacromonte, este se ha excluido del ámbito ZBE al tratarse de un tramo viario, con bajo flujo circulatorio y carácter interurbano, sin conexión estructural con la red viaria principal. De difícil control mediante sistemas automáticos de lectura de matrículas y con una contribución poco significativa a los niveles globales de contaminación urbana por tratarse de tráfico residual.

El proyecto tiene un carácter revisable y evolutivo, lo que permite su adaptación progresiva en función de los resultados obtenidos y la evolución normativa.

Alegación cuarta: Peatonalización

“...Solicitamos que se regule la frecuencia semafórica en lo que respecta al paso de peatones, sobre todo en zonas donde el andar no puede quedar supeditado al paso de vehículos particulares. También se echa en falta que los semáforos dispongan de sonido que avise a personas invidentes que el paso está abierto.

Solicitamos un listado completo de los lugares donde se va a proceder a ampliar las zonas peatonales y qué tipo de intervenciones en cuanto a renaturalización se piensa acometer.

Proponemos que en todas las zonas donde se amplíe el espacio peatonal vayan acompañadas de su correspondiente dotación de árboles y plantas...”

Contestación:

Solicita primero- La petición planteada no es objeto directo del Proyecto de ZBE

Solicita segundo- El Proyecto de ZBE de Granada, en su capítulo de medidas complementarias, incluye propuestas de ampliación de zonas peatonales como parte del refuerzo a la movilidad activa y la recuperación del espacio público, identificándose aquellas previstas hasta finales del año 2026.

El tratamiento global de las zonas peatonales como elemento estratégico de la movilidad urbana requiere un enfoque transversal que se integrará en el nuevo periodo de vigencia del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).

El desarrollo de infraestructuras verdes forma parte de las políticas municipales de renaturalización urbana y planificación ambiental, que, si bien son complementarias a las actuaciones previstas en la ZBE, se están impulsando desde otros servicios municipales mediante proyectos enmarcados en la convocatoria EDUSI-EDIL y pro-gramas de financiación europea vinculados a la resiliencia urbana.

El Proyecto contempla actuaciones de renaturalización vinculadas a las zonas peatonales, si bien el detalle técnico concreto o especies vegetales corresponde a los proyectos ejecutivos específicos de obra.

Alegación séptima: Bicicleta

“...Solicitamos que en las ciclocalles haya señalización clara, vertical y horizontal, que adviertan a los conductores de la prioridad ciclista.

También solicitamos que los carriles ciclistas segregados no se queden solo en la calle Arabial y que se contemple extenderlos allí donde sea posible...”

Contestación:

Respecto de la alegación séptima el técnico que suscribe procede a dar respuesta a los solicita primero y segundo.

Solicita primero- La Ordenanza Integral de Movilidad Sostenible de Granada recoge en su Anexo I el Manual de condiciones técnicas de la señalización vertical, horizontal y elementos de balizamiento. No siendo objeto del Proyecto de ZBE la petición planteada.

Solicita segundo- El capítulo 12 del Proyecto de ZBE de Granada recoge el re-fuerzo de la red ciclista como una de las medidas complementarias, incluyendo la infraestructura de Arabial como eje este-oeste. El desarrollo integral de la red ciclista municipal requiere una planificación estructural a gran escala, por lo que se integrará en el próximo Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), en coordinación con el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada aprobado por la Junta de Andalucía, y el futuro PMUS metropolitano actualmente en redacción por la Diputación Provincial de Granada.

Exp 20239/25 Ayuntamiento de Pulianas

Alegación tercera:

Dicha excepción es contraria a los objetivos manifestados en el preámbulo de la ordenanza ...

...con la excepción prevista parece que los vehículos empadronados en Granada y que contaminan, no pagan. Pero es que resultan que son los municipios del área metropolitana y los vehículos que proceden de ésta los que han de soportar entonces la excepción al proyecto y asumir que el que paga es el Ayuntamiento Alegante

Contestación:

En ningún caso la delimitación de la ZBE por parte del Ayuntamiento de Granada se ha basado exclusivamente en el domicilio fiscal como único criterio de restricción, El régimen de acceso se estructura en función del etiquetado ambiental de los vehículos (DGT), siendo el domicilio fiscal un criterio auxiliar contemplado en el régimen de autorizaciones y exenciones. Se han considerado los patrones reales de movilidad y su contribución a las emisiones urbanas. Los estudios realizados por el Ayuntamiento de Granada y recogidos en el Proyecto de ZBE han confirmado que la movilidad de los vehículos empadronados representa menos del 30% de los desplazamientos diarios dentro de nuestra ciudad, entre los que se encuentra un % poco elevado de vehículos que podrían estar sujetos a criterios ambientales.

Exp 20697/25 Particular

Alegación tercera:

“Establecer un número limitado mensual de excepciones para que los vehículos sin etiqueta ambiental no empadronados ...

...

...Espero que puedan modificar levemente el listado de excepciones y añadir así alguna que me permita esos desplazamientos puntuales para visitar a mi madre, al menos establecer un número limitado de entradas/salidas al mes o al año.

...

Además, propongo que para evaluar el comportamiento ambiental de los vehículos por parte del Ayuntamiento de Granada se tengan en cuenta como criterios, entre otros, los siguientes:

- Un análisis individualizado de las emisiones reales del vehículo y de su potencia real. (Comprobable en las estaciones de ITV)
- Un análisis del estado del vehículo y las mejoras respecto a catalizadores o conversión a combustibles menos o no contaminante que haya podido sufrir (Comprobable en las estaciones de ITV)
- El número de kilómetros realizados anualmente y las horas de uso. (Comprobable en las estaciones de ITV)
- Consideración de la influencia del tamaño, peso y potencia en su nivel de emisiones.

Actualmente se han desarrollado muchas innovaciones en los combustibles sintéticos y biocombustibles ...”

Contestación:

La regulación de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) responde a la obligación legal establecida en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de Cambio Climático y Transición Energética, y desarrollada por el Real Decreto 1052/2022, que define la ZBE como un instrumento ambiental para reducir emisiones y mejorar la calidad del aire.

La aplicación de las restricciones se basa en el criterio objetivo del distintivo ambiental de la Dirección General de Tráfico (DGT), que clasifica a los vehículos según su nivel de emisiones. Este criterio, es carácter estatal y homogéneo.

La Ordenanza Integral de Movilidad Sostenible de Granada aprobada definitivamente, en su Anexo V, recoge un sistema de excepciones y autorizaciones puntuales o temporales para casos debidamente justificados.

Exp 20861/25 Biciescuela

Alegación primera: Carril bici en la calle Arabial

Contestación:

El Proyecto de ZBE de Granada, en su capítulo 12.4, establece una serie de actuaciones complementarias destinadas al refuerzo de la movilidad ciclista, entre las que se incluye la ejecución del carril bici en la calle Arabial, concebido como eje estructurante este-oeste de la red urbana de ciclabilidad.

Esta actuación se alinea con los objetivos definidos por:

-El artículo 3.2 del Real Decreto 1052/2022, que insta a promover el cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles, como la movilidad activa.

-El artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de Cambio Climático y Transición Energética, que obliga a los municipios de más de 50.000 habitantes a implantar medidas específicas para reducir las emisiones derivadas del transporte.

Respecto al diseño y la seguridad del carril bici, se parte del cumplimiento de las recomendaciones europeas y estatales en materia de infraestructura ciclista. En particular, la Declaración europea sobre el uso de la bicicleta señala que:

“La seguridad es un requisito previo para animar a las personas a desplazarse en bicicleta, especialmente a los grupos que todavía tienen dudas, entre los que se encuentran bastantes mujeres, niños y personas mayores”.

Asimismo, en su Capítulo III, dicha declaración recoge en el punto 13 que los Estados deben:

“Proporcionar suficiente espacio para los ciclistas y otros usuarios vulnerables de la vía pública a fin de incrementar los niveles de seguridad, en particular mediante la separación física de las vías para bicicleta y el tráfico motorizado, siempre que sea posible”.

Frente a lo alegado, el argumento de que las infraestructuras segregadas incitan a un uso indebido de las aceras por parte de ciclistas no está respaldado por evidencia empírica ni por estudios normativos nacionales o europeos.

La calle Arabial se enmarca dentro de una malla ciclista urbana estratégica, no recreativa, que forma parte de la estructura de accesibilidad metropolitana desde el área sur y su conexión con el Parque Tecnológico de la Salud (PTS), por lo que su papel es estructural y coherente con el modelo de movilidad sostenible.

En cuanto a los aspectos técnicos detallados del diseño del carril bici o estudios específicos de seguridad vial, debe precisarse que no son objeto del Proyecto de ZBE. Según lo dispuesto en el RD 1052/2022, el proyecto debe recoger medidas complementarias de apoyo a la movilidad sostenible, pero no exige la inclusión de proyectos técnicos de ejecución ni análisis específicos de riesgo vial por infraestructura, los cuales deben abordarse en fases posteriores dentro de proyectos de obra concretos.

Por último, la propuesta de modificar la sección vial entre Méndez Núñez y Camino de Purchil para habilitar un doble sentido de circulación general no se alinea con los objetivos estructurales del proyecto, que persigue reducir el tráfico motorizado innecesario en el viario urbano.

Alegación segunda: Modelo de zona de bajas emisiones.

Contestación:

Respecto de esta alegación el técnico que suscribe procede a contestar los puntos sexto, octavo y noveno de la propuesta de modelo de ZBE.

-Sexto-Respecto a los vehículos y ciclomotores destinados a servicios públicos que precisan transportar Carga o personas indicar que la Ordenanza Integral de Movilidad Sostenible de Granada regula dichos aspectos.

-Octavo-El proyecto de ZBE recoge en el apartado 12.3 las actuaciones previstas para la mejora del entorno urbano hasta finales de 2026. No obstante, el desarrollo de la planificación a gran escala, requiere una planificación urbana estructural de mayor escala y un tratamiento transversal más allá del objeto de este proyecto

-Noveno- La alegación se considera alineada con las políticas municipales ya en curso. El Ayuntamiento de Granada ya aplica y desarrolla desde hace años un plan específico en entornos escolares, en colaboración con centros educativos, AMPAs, el Servicio de Educación Vial y el área técnica de Movilidad. Estas actuaciones continuarán reforzándose en el marco de la implantación progresiva de la ZBE, en consonancia con los principios de sostenibilidad, salud y seguridad vial urbana.

Exp 20975/25 Ayuntamiento de Armilla

Solicita segundo: La eliminación de criterios discriminatorios por origen del vehículo en relación a su domicilio fiscal.

Contestación:

La implantación de la ZBE de Granada se fundamenta en el cumplimiento de la legislación estatal vigente:

-Ley 7/2021, de Cambio Climático y Transición Energética, artículo 14.3, que obliga a los municipios de más de 50.000 habitantes a establecer Zonas de Bajas Emisiones.

-Real Decreto 1052/2022, que establecen los principios rectores para el diseño de las ZBE.

En ningún caso la delimitación de la ZBE por parte del Ayuntamiento de Granada se ha basado exclusivamente en el domicilio fiscal como único criterio de restricción. El régimen de acceso se estructura en función del etiquetado ambiental de los vehículos (DGT), siendo el domicilio fiscal un criterio auxiliar. Los estudios realizados por el Ayuntamiento de Granada y recogidos en el Proyecto de ZBE han confirmado que estos representan menos del 30% de los desplazamientos diarios dentro de nuestra ciudad, entre los que se encuentra un % poco elevado de vehículos que podrían estar sujetos a criterios ambientales.

El Proyecto de ZBE de Granada se apoya en un análisis técnico completo basado en el inventario del parque móvil, niveles de emisiones locales, aforados, patrones de acceso y bajo premisas de evitar el efecto frontera.

Solicita tercero La realización de estudios de impacto socioeconómico metropolitano que justifiquen la inocuidad social y económica de las medidas a adoptar en relación al bien ambiental protegido.

Contestación:

El Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, establece la obligación de incluir en el Proyecto de ZBE un informe del impacto social y económico derivado de su implantación. Este requisito ha sido cumplido en el capítulo 11 del Proyecto de Zona de Bajas Emisiones de Granada.

La normativa estatal establece esta obligación de implantación de ZBE con referencia al ámbito municipal, que es el marco competencial propio del Ayuntamiento de Granada, no obstante, en el apartado correspondiente del documento sobre impacto social se tienen en cuenta la movilidad del entorno metropolitano respecto de la ciudad.

Asimismo, la Ordenanza Integral de Movilidad Sostenible de Granada recoge un régimen de autorizaciones para casos debidamente justificados, y el Proyecto de ZBE un sistema de seguimiento y evaluación periódica, que permitirá introducir ajustes técnicos y normativos conforme se analicen los efectos reales de la medida.

Solicita quinto La realización de estudios de impacto socioeconómico metropolitano que justifiquen la inocuidad social y económica de las medidas a adoptar en relación al bien ambiental protegido.

Contestación:

El Proyecto de ZBE de Granada no impide el acceso indiscriminado a la ciudad. Lo que se regula es el acceso de vehículos en función de su nivel de emisiones contaminantes, conforme al etiquetado ambiental de la DGT, que es un criterio objetivo y estandarizado a nivel estatal.

Para garantizar el acceso a servicios públicos esenciales, La ordenanza que re-gula el acceso a la ZBE recoge un sistema de autorizaciones y excepciones debidamente regulado en el anexo V.

El acceso a la ciudad se puede realizar por cualquier vehículo con etiqueta (B;C;ECO;O), transporte público y otros modos de desplazamiento activo.

Exp 21415/25 Particular

Alegación segunda: Coordinación metropolitana en la delimitación de la zona de Bajas Emisiones(ZBE).

Contestación:

La regulación de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) obliga a definir una zona de bajas Emisiones a los municipios con más de 50.000 habitantes, esta obligación es de competencia exclusivamente municipal, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de cambio climático y transición energética, por lo que su diseño, regulación y aplicación deben limitarse al término municipal correspondiente.

Alegación tercera: Criterios de acceso justos y no discriminatorios.

Contestación:

El Proyecto de ZBE de Granada no impide el acceso indiscriminado a la ciudad, la delimitación de la ZBE por parte del Ayuntamiento de Granada no se ha basado exclusivamente en el domicilio fiscal como único criterio de restricción. El régimen de acceso se estructura en función del etiquetado ambiental de los vehículos (DGT), siguiendo lo establecido en la Ley de cambio Climático 7/2021, siendo el domicilio fiscal un criterio auxiliar.

Alegación cuarta: Exclusión de centros hospitalarios y sanitarios de la ZBE.

Contestación:

La delimitación de la ZBE corresponde a criterios ambientales en base a la legislación en vigor, no se estimó procedente excluir los centros hospitalarios del ámbito de la ZBE, ya que dicha medida supondría una pérdida de efectividad ambiental y fragmentaría en la funcionalidad del diseño de la zona.

El acceso a los hospitales está garantizado mediante el régimen de autorizaciones recogido en la Ordenanza Integral de Movilidad Sostenible de Granada.

Aclarar que el Hospital Universitario San Cecilio y El hospital Vithas se encuentran fuera de la delimitación de la ZBE.

Alegación sexta: Protección de los derechos de los autónomos y trabajadores.

Contestación:

La alegación queda atendida en el marco regulador actual. La ordenanza asociada garantiza el acceso a la ZBE de vehículos de profesionales de trabajadores y autónomos, con independencia de su residencia, que realicen de forma justificada labores de carga y descarga...

Asimismo, se prevé un régimen de autorizaciones específico para personas con rentas bajas que desarrollen su actividad laboral dentro del perímetro de la ZBE.

Alegación octava: Prohibición de domiciliación y compra de vehículos alta-mente contaminantes

Contestación:

La propuesta formulada no se enmarca dentro del objeto y competencias del Proyecto de Zona de Bajas Emisiones (ZBE).

Alegación decima: Revisión periódica y seguimiento de la ZBE

Contestación:

El Proyecto de ZBE recoge un sistema de seguimiento y evaluación periódica en su apartado 13, que permitirá introducir ajustes técnicos y normativos conforme se analicen los efectos reales de la medida.

Alegación décimo primera: "Promoción de la movilidad activa y recuperación del espacio público"

Contestación:

La alegación se encuentra alineada con los objetivos del Proyecto de ZBE de Granada, que en su capítulo 12 incluye medidas complementarias para fomentar la movilidad activa, como la creación de carriles bici y mejora del entorno peatonal. No obstante, la extensión de estas actuaciones a municipios colindantes excede el ámbito competencial del proyecto."

**UNDÉCIMO.** - Informe elaborado por el Subdirector General de Circulación y Seguridad Vial.

“Se trata de dar respuesta a las alegaciones presentadas por Ecologistas en Acción, en su alegación séptima “bicicleta”, y en concreto al siguiente punto: “Solicitamos que se contemple (al amparo del Gran Hermano vigilante que va a suponer la implantación de la ZBE) la vigilancia con cámaras de las zonas de ciclocalle compartida para sancionar a los conductores con comportamientos incívicos, peligroso o incluso ilegal, según la normativa vigente”.

Contestación: Las cámaras que han sido instaladas y las que van a instalarse próximamente, con motivo de la implantación de la Zona de Bajas Emisiones de Granada, tienen un único objetivo claro y definido. Este es, el de captar las matrículas de todos los vehículos que acceden a la ZBE, de tal forma que, estas sean cotejadas con la base de datos de matrículas autorizadas, pudiendo así identificar aquellas que han accedido a dicha zona careciendo de la autorización correspondiente. Se trata de un sistema de control de accesos, que nada tiene que ver un sistema de vigilancia “policial” ni con un “Gran hermano vigilante” como se llega a afirmar en la alegación presentada. No siendo esta “vigilancia” a la que se alude objeto del Proyecto de Zona de Bajas Emisiones.

**DUODÉCIMO.** – Informe elaborado por el Director Técnico de Agenda Urbana, Sostenibilidad y Fondos Next Generation.

“En relación con las alegaciones recibidas en materia de calidad del aire relativas al Proyecto aprobado de Zona de Bajas Emisiones, SE INFORMA:

1. GRUPO MUNICIPAL VOX: La alegación segunda cuestiona la falta de justificación de las posibles medidas alternativas a la restricción total de tráfico, así como del impacto potencial de dicha medida a lo largo del tiempo. La alegación tercera pone en duda la situación, dotación y fiabilidad del sistema de control de calidad del aire en la ciudad. La sexta y la séptima ponen en tela de juicio el alcance progresivo de las medidas tomadas y de su impacto ambiental, así como la falta de consideración de otras fuentes contaminantes distintas al tráfico.

Al respecto de lo alegado, cabe mencionar que la contribución de las distintas fuentes de emisiones de nuestra ciudad se encuentra detallada en el apartado 7.3 del Proyecto. En concreto, se plantea un inventario de emisiones a nivel local centrado en calderas de edificios plurifamiliares y tráfico rodado, toda vez que no se dispone de industria en Granada que suponga influencia significativa en la calidad del aire. Del mismo modo, tenidas en cuenta las calderas y el tráfico, se hace notar la influencia moderada de las primeras y la preponderancia de las emisiones relativas a movilidad, siendo éste, además, el único aspecto cuya regulación es competencia municipal. Por tanto, es el tráfico el foco principal sobre el que se debe actuar, tal y como justifica el proyecto, para reducir las más de 51 mil toneladas de CO<sub>2</sub>, 71 toneladas de NO<sub>x</sub> y 7,4 toneladas de PM<sub>10</sub> que se tienen como valor base de referencia según los cálculos realizados.

Del mismo modo, en cuanto al estudio previo de alternativas, en el apartado 8.2 se encuentra adecuadamente detallado y justificado –en los términos prescritos por el RD 1052/2022, de 27 de diciembre- el itinerario seguido del que se infieren la delimitación y las restricciones propuestas, habiéndose contemplado diversos escenarios y zonificaciones, de índoles continuista, moderado y restrictivo, así como las distintas líneas de acción posibles para mitigar las emisiones en Granada.

Y en relación tanto con la red de estaciones de medición de calidad del aire, como con los resultados esperados tras las restricciones propuestas, cabe mencionar que la competencia en control de calidad del aire es autonómica, tal y como queda de manifiesto en el RD 102/2011, de 28 de enero, y que es dicha Administración la que –mediante las dos estaciones situadas en Granada y la localizada en Armilla- verifica la evolución de los parámetros ambientales (véase apartado 2.3 del Proyecto). Son los valores de dichas estaciones, cuyos dispositivos se encuentran debidamente homologados y calibrados, los que deben tenerse en cuenta para el análisis del impacto de las medidas propuestas en nuestra ciudad. No obstante, y con objeto de ampliar las fuentes complementarias de datos, se dispone de acuerdo entre nuestro Ayuntamiento y la Junta de Andalucía, para disponer de manera conjunta de los valores de calidad del aire procedentes de las estaciones de medición instaladas en las 14 paradas de la red de Metro, que –si bien no son oficialmente válidos- ofrecen un mayor espectro –que «barre» prácticamente toda la ciudad- para evaluar la evolución de la calidad ambiental en Granada. Y con la misma voluntad de ampliación de fuentes de datos, y consciente de la necesidad de evaluación particularizada que podrá requerir la implantación de la ZBE, el Ayuntamiento de Granada ha adquirido una unidad móvil de medición de alta calidad con la que se pueden efectuar campañas singulares de captación de datos en cualquier punto del término municipal.

Con todo ello, se esperan unos resultados cuyo calendario de verificación y valores esperados de mejora se encuentran detallados en el apartado 8.3 del Proyecto, siguiendo un cronograma a corto, medio y largo plazo (3, 5 y 10 años, respectivamente), y según dos escenarios de cambio: normal y avanzado (para todos los detalles al respecto, véase la tabla 53).

Como resumen de todo lo anterior, se entiende que no procede aceptar las alegaciones presentadas, puesto que tanto el contenido de los apartados cuestionados, como los aspectos de fondo sobre los que se arrojan dudas, se encuentran suficientemente justificados en el Proyecto aprobado y son acordes con lo establecido por la normativa de aplicación.

2. GRUPO MUNICIPAL PSOE: La alegación cuarta cuestiona la existencia de un estudio previo de alternativas que avale la propuesta de restricciones y medidas complementarias contenidas en el Proyecto; mientras que la vigésima solicita información sobre el modo de evaluación de mejora de calidad del aire que se pretende llevar a cabo.

A riesgo de redundar en lo ya expuesto en el primer punto del presente informe, cabe mencionar que el apartado 8.2 del Proyecto contiene toda la justificación sobre la consideración previa de distintas delimitaciones geográficas y de restricciones que han dado lugar a la propuesta de actuación que se pondrá en marcha en Granada. Igualmente, en el apartado 13.1 se plantean los plazos de monitorización (según los datos oficiales de calidad del aire disponibles) y los procedimientos de evaluación previstos para ajuste de las acciones contempladas en el Proyecto.

Y en relación con las fuentes de datos que se tendrán en cuenta, todas ellas se encuentran detalladas en el Proyecto y se consideran adecuadas y suficientes. La red de monitorización comprende a las tres estaciones oficiales de la Junta de Andalucía (dos en Granada y una Armilla, que ofrecen los únicos valores oficiales para la evaluación de mejora anual en calidad del aire), 14 estaciones de medición en las paradas de Metro Granada, y una estación móvil de alta calidad, propiedad del Ayuntamiento de Granada. Del mismo modo, en el apartado 13.2 puede comprobarse el ajuste del Proyecto a los indicadores prescritos por el RD 1052/2022, de 27 de diciembre, así como la periodicidad de la evaluación de los mismos.

Por tanto, se entiende improcedente aceptar las alegaciones citadas, toda vez que los aspectos cuestionados se encuentran adecuadamente justificados y son acordes con la legislación, tanto ambiental como la que regula el contenido de los proyectos de zonas de bajas emisiones.”

**DÉCIMO TERCERO.** - Informe jurídico elaborado por el Servicio Administrativo de Movilidad:

“PRIMERO. - Se plantea por el Grupo Municipal VOX la falta de coherencia en la tramitación del Proyecto de Zona de Bajas Emisiones y la Ordenanza Integral de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Granada (OIMOS Granada).

Nada dice la normativa reguladora de las Zonas de Bajas Emisiones a que deba existir un itinerario específico que requiera una aprobación previa de una u otra herramienta, ambas necesarias, junto con el PMUS, para la puesta en funcionamiento de una ZBE en la ciudad de Granada.

Y, en efecto, el art. 10 del R.D. 1052/2022, de 27 de diciembre, regulador de las ZBE, exige a que con carácter previo al establecimiento de una ZBE se deberá elaborar un proyecto. Sin embargo, la OIMOS Granada no ha establecido una ZBE, sino que lo ha procedido es a regularla. De hecho, en la propia Ordenanza se indica (art. 131.1) que “Con carácter previo al establecimiento de la ZBE, se deberá elaborar y aprobar un proyecto técnico que cumpla los requisitos normativos vigentes”. En este sentido, incluso parece tener sentido que se regule previamente a la elaboración y aprobación del proyecto de ZBE con objeto de que se conozcan aquellas precisiones regulatorias para las que deja margen el R.D. 1052/2022 a las Entidades Locales en el lógico ejercicio su autonomía municipal consagrada constitucionalmente y de la potestad reglamentaria a que le habilita el art. 4.1.a) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local. Igual que parece lógico que el R.D. 1052/2002, esto es, la regulación normativa de las ZBE, preceda a la confección de cualquiera de estas, también parece lógico que las Entidades Locales dispongan, dentro del debido respeto a la competencia estatal plasmada en el indicado Real Decreto, un marco jurídico propio para las ZBE. Así lo exige, por lo demás, el art. 2.3 del R.D. 1052/2022 al afirmar que “Las ZBE serán delimitadas y reguladas por las entidades locales en su normativa municipal”.

Esto no significa, sin embargo, que no hayan de confeccionarse coordinadamente las distintas herramientas técnicas y jurídicas de la ZBE. Y así se ha hecho. En el propio apartado Quinto del Decreto de 28 de marzo de 2025 que abrió el periodo de información pública del Proyecto de ZBE se señala:

Es preciso indicar al respecto que los distintos análisis y estudios citados en el punto anterior han informado también la Ordenanza resultante y recientemente aprobada, y del mismo modo, todos los procesos participativos de esta han generado aportaciones que se han ido trasladando a las restantes herramientas en que se apoya la ZBE, principalmente al PMUS y el Proyecto de ZBE. Es preciso, en cualquier caso, considerar que el proceso de información pública que ahora se abre en relación con el Proyecto ZBE ha de acompañarse de un proceso paralelo de reabsorción de los efectos generados por la fase de información pública final de la Ordenanza, en la medida en que en esa fase se han aceptado relevantes aportaciones de los distintos sectores de la sociedad granadina que han enriquecido y extendido el marco y régimen jurídico de la ZBE, principalmente en lo que respecta al sistema de habilitación de accesos, lo cual habrá de plasmarse en el Proyecto ZBE con una relectura, en su caso, de los resultados, programación y objetivos de este.

Por todo ello, la OIMOS Granada indica en su Disposición Final, segundo párrafo, dedicada a la entrada en vigor de la Ordenanza que: “La plena eficacia del Capítulo II del Título II y su régimen de infracciones y sanciones será efectiva el 1 de octubre de 2025 y una vez se haya procedido a la aprobación y publicación del proyecto técnico, de conformidad

con el artículo 131 de la Ordenanza. Sin perjuicio de ello, será plenamente aplicable en los términos del párrafo anterior a efectos de proceder a la señalización, confección de bases de datos de vehículos autorizados y presentación y resolución de solicitudes y comunicaciones por la ciudadanía”.

Por lo expuesto se propone en consecuencia desestimar la alegación primera del Grupo Municipal VOX del Ayuntamiento de Granada al Proyecto de ZBE sometido a información pública.

SEGUNDO.- Por el Grupo Municipal Socialista en el Ayuntamiento de Granada se manifiesta en su alegación sexta que no se articula un sistema ágil de autorización de vehículos que por razones justificadas de prestación de servicios profesionales o económicos tenga que circular por el perímetro urbano y que no sean servicios de carga y descarga, procediendo a continuación a citar algunos ejemplos que se centran en supuestos como los servicios de asistencia domiciliaria del sistema para la autonomía y atención a la dependencia, o el de monitoras y monitores de talleres socioculturales dependientes del Ayuntamiento de Granada, actividades empresariales y profesionales que supongan el desplazamiento de enseres o personas e incluso profesionales sanitarios o asistenciales a domicilio.

Reconoce que estos supuestos están sujetos a posibles comunicaciones posteriores, previa presentación de factura, sí generan la revocación de la sanción pero que ello se traduce en una excesiva burocracia a la par que una traba para determina-dos colectivos.

Plantea como posible solución alternativa la incorporación de un procedimiento general y accesible de autorización anual.

La alegación planteada está relacionada con las previsiones contenidas en el apartado 10.2.3.2, 10.2.3.3 y 10.2.4 del Proyecto. En general, el proyecto se remite al cuadro de excepciones a la restricción general de acceso de vehículos sin etiqueta ambiental no residentes en Granada contenido en la Ordenanza Integral de la Movilidad Sostenible de Granada (apartado 8.4.2 del Proyecto), si bien, como se ha dicho antes, dichas excepciones a la prohibición general de vehículos contaminantes, se ha ido considerando ambos documentos. En general, los ejemplos citados en esta alegación, en la medida en que se trate de vehículos que puedan considerarse incluidos entre los vehículos como destinados a servicios públicos básicos municipales (entre los que se mencionan, por ejemplo, los destinados a actividades lúdicas y municipales, patrimonio municipal y otros) podrían acceder a la zona de bajas emisiones de esta ciudad. Ciertamente, el proyecto de ZBE en la medida en que se remite al Anexo V de la OIMOS Granada, en el que se recoge esa relación de excepciones a la prohibición general de acceso de vehículos contaminantes, hace suyas dichas excepciones y, posteriormente, se desarrollan en los apartados citados al comienzo de este párrafo. En estas excepciones se distingue entre aquellos que, en función de la clasificación del vehículo, están destinados a ese tipo de servicios públicos, vehículos que podrán acceder libremente sin necesidad de articular autorización o comunicación de ningún tipo, y aquellos otros que estando destinados a servicios públicos básicos municipales no cuenten con tal clasificación como tales. Esta excepción está pensada para aquellos supuestos de vehículos tipo turismo que, sin embargo, están adscritos al servicio básico municipal que fuere (v.gr. un vehículo turismo de la empresa municipal Emasagra utilizado por sus servicios de inspección y que carezca de etiqueta ambiental y no esté domiciliado en Granada; o el turismo sin etiqueta ambiental y no domiciliado en Granada que utilizan para revisiones una empresa de mantenimiento o de saneamiento adjudicataria del servicio). Al no tener una clasificación como vehículo especial, deberá presentar la solicitud y, tras el procedimiento correspondiente, proceder a autorizar en su caso el acceso a la ZBE.

La cuestión que plantea esta alegación es similar, pues se está refiriendo a personal de servicios profesionales prestados al Ayuntamiento. Cabría analizar, no obstante, si se incardinan en la consideración de servicios públicos básicos municipales en el sentido dado a este concepto por el referido Anexo V de la OIMOS Granada. De tener cabida en ese concepto, cuestión cuyo análisis habrá que diferir al momento concreto de su aplicación específica, parece que cabría autorizar todo vehículo que siendo titularidad de la empresa concesionaria del servicio de los talleres socioculturales, o de la asistencia domiciliaria a personas con dependencia, preste ese servicio y se corresponda con un vehículo carente de etiqueta ambiental y no domiciliado en Granada.

Este supuesto, en la alegación planteada, tiene sin embargo el matiz de que pudiera tratarse de vehículos particulares propiedad del trabajador que presta el servicio. Para este supuesto, esto es, para el caso en que el trabajador utiliza un vehículo propio para desempeñar su trabajo, en la medida en que este trabajo tiene su sede en la ciudad de Granada podría recurrir a la excepción prevista para las personas trabajadoras o profesionales con sede laboral o profesional en Granada, supuesto para el que la Ordenanza en su anexo V ha incorporado, estimando parcialmente alegaciones en tal sentido, la posibilidad de acceder a la ZBE a personas con vehículos cuando estos necesiten acceder por estar su sede laboral en Granada y, además, perciban unos ingresos inferiores a dos IPREM. Esta excepción, planteada en el sentido de la mayor dificultad para la renovación del vehículo particular que pueden tener personas con bajos ingresos, es aquella a la que podrían acogerse supuestos como el planteado por la alegación analizada.

En resumen, si no se tratase de vehículos adscritos a los servicios públicos municipales, que a priori podrían ser autorizados para acceder a la ZBE, sino que fueran vehículos tipo turismo sin etiqueta ambiental propiedad de

trabajadores no residentes en Granada pero que su centro de trabajo se encuentra en Granada (ludoteca municipal, domicilio donde desarrolla su servicio de asistencia a domicilio, CMSS, etc.) aún podría instar la autorización de acceso pero vinculada al nivel de ingresos laborales de que disponga.

Por tanto, esta alegación puede ser considerada que parcialmente está resuelta favorablemente. Indiquemos, finalmente, en cuanto al procedimiento general previsto para estas concesiones, que se aplica el propio y específico contenido en la legislación general del procedimiento administrativo común, por lo que no puede considerarse que se esté ante un proceloso mecanismo cargado de complejidad. Es simplemente el procedimiento que marca la Ley para la concesión de autorizaciones, ni más ni menos; concediéndose el acceso además para dos años (renovable mediante declaración responsable), esto es, un plazo aún más amplio que el instado en la alegación.

TERCERO. - Por el Grupo Municipal Socialista en el Ayuntamiento de Granada se plantea en su alegación séptima un interesante sistema de control de accesos a la ZBE, proponiendo el ya existente en la Zonas de Acceso Restringido (Z.A.R.), no en la ZBE, para los establecimientos hoteleros. Denuncia un sistema de control de alto nivel burocrático. En similares términos se expresa D. Antonio Segovia Ganivet en su alegación quinta.

Sin embargo, la alegación parte de una premisa errónea. Realmente no se impone sanción alguna que posteriormente es revocada al comunicar el acceso justificando. Ni obliga al ciudadano a interponer recurso alguno.

El régimen de comunicación ex post de actividades está consagrado ya desde hace años en la Ley, permitiendo esta desarrollar una determinada actividad que es comunicada posteriormente. Concretamente, el art. 69.3, 2º párrafo, de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, señala que la comunicación podrá presentarse dentro de un plazo posterior al inicio de la actividad cuando la legislación correspondiente lo prevea expresamente. Este es el caso de los supuestos que se han articulado en régimen de comunicación en la Ordenanza integral de la movilidad sostenible de Granada.

De este modo, basta la presentación de un simple modelo normalizado de instancia acompañado del justificante correspondiente, una vez que se ha accedido con un vehículo carente de etiqueta ambiental y no residente en Granada para los diferentes supuestos que contempla el Anexo V.3, apartado 3º. A su vez, es preciso advertir al alegante que la detección de acceso a la ZBE por vehículo no autorizado no genera automáticamente ninguna incoación de procedimiento sancionador por infracción de tráfico (menos aún una sanción directa). Las aplicaciones informáticas están configuradas de modo que se difiere por un periodo prudencial el traslado de cualquier acceso no autorizado a la oficina tramitadora de los procedimientos sancionadores de tráfico. Un lapso de tiempo durante el que irán desapareciendo automáticamente aquellos accesos detectados y almacenados automáticamente que hayan sido posteriormente comunicados, de modo que ni siquiera generarán expediente sancionador alguno. Sola-mente aquellos ciudadanos que pudieran retrasarse en exceso en la comunicación se podrían ver compelidos a tener que formular alegaciones contra una eventual incoación.

En cualquier caso, el mecanismo planteado en esta alegación lo que haría es trasladar la carga de comunicar el acceso justificado del ciudadano al profesional que lo atiende. Ello supondría sobrecargar las oficinas de aquellas instancias que debieran realizarlo, por ejemplo, hospitales, que tendrían desde sus servicios administrativos que comunicar los accesos, con el posible retraso en caso de acumulación de instancias o comunicaciones a trasladar. Es cuestión en todo caso a considerar.

Sí se ha implantado este mecanismo en la excepción de accesos a talleres de reparaciones de vehículos y a los parkings que se adhieran a ese sistema de control. En el primer caso, ha sido la asociación de profesionales de talleres de reparación de automóviles los que lo han impulsado y por ello se ha implementado la posibilidad de su comunicación a través de una aplicación web que gestiona el titular del taller como sustituto del usuario, remitiendo los justificantes correspondientes. Son, pues, procedimientos que de plantearse a iniciativa de otras instancias que justifican el acceso (hospitales, farmacias...) podrían articularse, pero teniendo presente que esa vía supone igualmente una comunicación posterior con su correspondiente justificación, sustituyendo al usuario por un tercero y que requiere, una vez presentada o recibida en este Ayuntamiento, el correspondiente control ex post municipal.

Para concluir, señalemos que no puede atribuirse el carácter de "burocracia difícil" al mecanismo habilitado por el régimen de comunicación. El ciudadano lo presenta con posterioridad al hecho generador de una posible infracción. De este modo, puede acceder sin tener que preocuparse en dirigir antes del hecho comunicación de ningún tipo al Ayuntamiento. Y posteriormente, una vez finalizado el acceso, dentro de un plazo prudencial, solo tiene que presentar el modelo normalizado de comunicación (junto con el justificante), modelo este que estará a su disposición en centros hospitalarios o farmacéuticos que así lo soliciten, además de en la web municipal. Una vez recibido se borrará automáticamente el acceso detectado por las cámaras de control. Posteriormente, se comprobará por personal municipal la corrección de la justificación presentada, procediendo a su definitivo archivo sin más trámite en caso de que esta sea efectivamente correcta, o bien retomará la incoación de sancionador en caso contrario.

CUARTO. - La alegación decimosexta del Grupo municipal Socialista en el Ayuntamiento de Granada plantea la escasez de procesos de participación promovidos. Alude, suponemos que, por un lapsus, a la adenda –del PMUS, se entiende– cuando realmente nos encontramos ante otro instrumento más de los que articulan la ZBE: el proyecto de esta.

En esta cuestión solo cabe indicar que el proyecto de ZBE, así como la Adenda del PMUS previamente aprobada, se han sometido en ambos casos al régimen de información y participación reforzado que contiene la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente. Así se expresa en el decreto que abría el periodo de información pública del presente expediente. En consecuencia, desde una perspectiva legal, el proceso participativo es el que exige la legislación vigente.

QUINTO. - Por los Ayuntamiento de Cúllar Vega y Armilla (alegación tercera), por D. Pablo R. Ramírez Arcas y por D. Antonio Segovia Ganivet (alegación primera) se han formulado unas alegaciones que, en lo que respecta a cuestiones de carácter jurídico, plantea un proyecto de ZBE discriminatorio entre aquellos ciudadanos residentes fuera de la capital y los que residen en ella, afirmando que se vulnera el principio de igualdad recogido en la Constitución. Suponemos que alude a los arts. 14 y 139.2 CE.

Para comenzar conviene dejar claro que de estimarse las críticas a esta excepción el único resultado compatible con el mandato legal de la Ley de Cambio Climático habría de pasar por suprimir la excepción y, por tanto, impedir igualmente el acceso hasta su domicilio a aquellos vehículos domiciliados ad intra de la ciudad de Granada. La medida contraria, esto es, aquella que basada en una situación de igualdad radical permitiera el paso a quien no residiera en la ciudad de Granada, se traduciría en tener que facilitar el acceso a absolutamente todos los vehículos de cualquier otro término municipal. Evidentemente, no podría limitarse esta situación de igualdad a aquellos municipios cercanos, pues continuando con esta interpretación maximalista del principio de igualdad jurídica, consagrado en el art. 14 CE, no se podría excluir a ningún español. Todos los ciudadanos españoles que tuvieran un vehículo contaminante tendrían un derecho absoluto a pasar al interior de la ZBE de Granada capital.

La alternativa sería, quizá, suprimir la excepción por la que se permite el acceso a los residentes en Granada que, según parece, no es la intención del alegante. Vista desde esta perspectiva la excepción contemplada, parece algo más lógico defender sin embargo su mantenimiento, pues su incorporación parece responder también a hechos o circunstancias que justifican eliminar una equiparación total y absoluta de aquel que reside en Granada de aquél otro que no reside en ella, al margen del resultado obtenido en los diferentes estudios realizados del movimiento de vehículos sin etiqueta domiciliados en Granada que, por su carácter técnico, se remiten a los correspondientes documentos.

Es preciso aclarar que el domicilio del vehículo no es sino consecuencia del domicilio de su titular. Aquél no puede escogerse libremente. Se descarta con ello cualquier pretensión estrictamente recaudatoria de esta medida. La legislación tributaria y en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor imponen el deber formal de comunicar y modificar el domicilio del vehículo cuando se produce el cambio del domicilio del titular de este. Tal y como especifica la página web de la DGT, si has cambiado de domicilio, en especial si te has mudado de municipio, es importante que solicites el cambio de domicilio fiscal de tus vehículos en el plazo de 15 días siguientes al cambio. También se indica por esta Dirección General que, si has cambiado de domicilio, además del domicilio fiscal de tus vehículos, debes realizar el cambio de tu dirección de notificación, para que podamos localizarte en caso de que tengamos que enviarte una notificación o comunicación. No se genera, pues, como algunas alegaciones de municipios consideran, menoscabo a las haciendas locales de estos al causar baja vehículos indebidamente domiciliados en ellos, sino simple y llanamente estricto cumplimiento de la legalidad.

En segundo lugar, debe considerarse que la excepción justificada en razón de la residencia responde a la parece que lógica necesidad de localizar el vehículo en las proximidades de la residencia. Así, mientras que el residente en Granada tiene el comienzo y el fin de su trayecto en vehículo particular en el interior de su ciudad, los no residentes no tienen idéntica circunstancia ya que aun cuando puedan ser muy determinantes las razones de acceso a la ciudad de Granada (razones para las que se articulan otras excepciones a la regla general), esta no es ni su inicio ni su final de trayecto.

Las dificultades de acceso a su propio vehículo por aquella población de Granada que disponga de un vehículo contaminante o no limpio en tales circunstancias parecen justificar una excepción a la exigencia de la Ley de Cambio Climático. La posibilidad de vincular su vehículo, aun contaminante, a su morada, al lugar donde comienza y acaba su jornada, parece justificar esta excepción. Su extensión al resto de los españoles por entender discriminatoria esta medida sería fútil medioambientalmente. Sin embargo, el número de vehículos que se admiten con esta excepción es limitado, es incluso mensurable, y desde luego se parte de un número bastante inferior al que resultaría de aplicarse de modo global para toda España, número que además irá en descenso de forma acelerada y progresiva por motivos de la propia esperanza de vida de estos vehículos, ya limitada por la longevidad de los exceptuados.

Al hilo de lo anterior, conviene traer a colación diferentes pronunciamientos del tribunal de garantías. En un análisis conjunto de los arts. 19, 45 y 139.2 CE, la STC 84/2013 de 11 de abril (Rec. 7837/2006) recoge un resumen de pronunciamientos constitucionales al respecto: “En lo que se refiere a su contenido material, en la STC 146/2006, de 8 de mayo, afirmamos que, como en los demás supuestos de limitación de derechos fundamentales, «constituye doctrina de este Tribunal la de que una medida de ese tipo debe sujetarse a parámetros de proporcionalidad en relación con la preservación de otros derechos o bienes constitucionales. Ha de tratarse así de una medida útil y necesaria para la protección de un bien constitucionalmente importan-te.» [FJ 2 b)].

En cuanto al art. 139.2 CE, es doctrina consolidada de este Tribunal que «no toda medida que incida en la libre circulación de bienes —y personas— por el territorio nacional es necesariamente contraria al art. 139.2 CE, sino que únicamente lo será cuando persiga de forma intencionada la finalidad de obstaculizar la libre circulación o genere consecuencias objetivas que impliquen el surgimiento de obstáculos que no guarden relación y sean desproporcionados respecto del fin constitucionalmente lícito que pretenda la medida adoptada (STC 37/1981, fundamento jurídico 2)» (STC 66/1991, de 22 de marzo, FJ 2).

Desde esta perspectiva, el precepto impugnado supera sin dificultades el juicio de proporcionalidad sobre la relación existente entre la medida adoptada, el resultado producido y la finalidad pretendida, según exige nuestra doctrina. Su objeto no es entorpecer de forma constitucionalmente ilegítima la libertad de circulación de las personas, sino limitar el uso de vehículos a motor en itinerarios que no están acondicionados para este tipo de tránsito, con la finalidad de proteger el patrimonio forestal. Por otra parte, tal limitación no está formulada en términos absolutos, sino que admite excepciones en función de diversas circunstancias, entre otras, la adecuación del vial, en cuya ponderación por la Administración autonómica cabe perfectamente incluir aspectos como el tipo de vehículo, la ubicación y características del monte, la estacionalidad, u otros factores que influyan en el riesgo de incendio forestal, lo que permite ajustar la aplicación en cada caso de la medida, bajo criterios de proporcionalidad.

Procede, pues, desestimar las alegaciones relativas a la existencia de una situación discriminatoria por los argumentos expuestos.

SEXTO. - Las alegaciones plantadas por la Asociación Ecologistas en Acción son de carácter técnico con carácter general, si bien por precisar alguna cuestión planteada, es preciso indicarle que algunas peticiones de información se residencian más concretamente en la Ordenanza Integral de Movilidad Sostenible ya aprobada definitivamente el pasado 28 de marzo y, por tanto, no cabe plantear cuestión alguna al respecto. Son además cuestiones que ni siquiera tangencialmente en el proyecto de ZBE. Así, no es posible plantear en esta instancia una modificación como la que se plantea del art. 23.1.f) de la Ordenanza Integral. Tampoco cabe plantear cuestiones relativas a las Zonas de Acceso Restringido (Z.A.R.), mecanismo ajeno a las ZBE. Las restantes habrán de ser analizadas técnicamente.

SÉPTIMO. - Por el Ayuntamiento de Pulianas se plantea en el ordinal segundo el incumplimiento de diversos apartados del art. 13 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre. Igualmente considera que no ha sido informado en los términos de la Ley 27/2006.

Comenzando por el final, precisamente la apertura del periodo de información pública se ha articulado en torno a las exigencias de información pública, más severa que la ordinaria, previstas en la referida Ley. Así, en los apartados séptimo y octavo de la parte expositiva del decreto que abre el periodo de información pública del presente proyecto de ZBE se analiza pormenorizadamente cuál ha de ser el alcance de la información pública a desarrollar al amparo de la Ley 27/2006. No cabe afirmar apodícticamente que no se ha informado al Ayuntamiento de Pulianas en los términos que determina dicha Ley cuando precisamente se está haciendo uso de ese periodo de información pública. Ha de desestimarse, pues esta alegación.

En lo que respecta al incumplimiento del art. 13 del R.D. 1052/2022 conviene seguir la lectura de cada uno de los apartados cuya supuesta infracción se produce:

2. En particular, se adoptarán o reforzarán medidas de cooperación entre municipios pertenecientes a una misma área metropolitana, áreas de servicio de consorcios o ámbitos delimitados en las figuras de planeamiento territorial regional, subregional o similares, pudiendo establecerse, en su caso, ZBE supramunicipales

Este apartado plantea la posibilidad de crear ZBE´s supramunicipales. Sin embargo, no es una norma ni de naturaleza imperativa, pues parte de medidas de cooperación entre municipios, ni desplaza la que sí se determina obligatoriamente para los municipios de más de 50.000 habitantes, mandato contenido en el art. 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, Cambio Climático y Transición energética (LCC) que es el que se está acometiendo con el presente proyecto de ZBE. Resultaría de interés plantear mecanismos de cooperación entre municipios vinculadas por alguna modalidad asociativa o de gestión, en efecto, pero dicho precepto no aboca a la necesidad de llegar a acuerdo alguno ni a constituir la ZBE supramunicipal, siendo el inciso previo a dicha mención (en su caso) bastante clarificador, máxime si en dichos organismos supramunicipales se localizan municipios que por sí mismos no tienen la obligación legal de aprobar una

ZBE, al no disponer de una población que no alcanza la cifra mínima exigible para ello (50.000 hab. o 20.000 con valores contaminantes que superen las previsiones del R.D. 102/2011). Por tanto, no puede esgrimirse como impedimento para cumplir este Ayuntamiento con su obligación legal exigible en virtud del art. 14.3 LCC el art. 13.2 que solamente aboga por fórmulas de cooperación. Mientras estas no se alcancen, sea quien sea el o los municipios que impiden alcanzar un acuerdo cooperativo, no puede dejarse en suspenso la aprobación del proyecto de ZBE a que sí viene compelido el municipio de Granada.

4. Los municipios pertenecientes a una misma área metropolitana, áreas de servicio de consorcios o ámbitos delimitados en las figuras de planeamiento territorial regional, subregional o similares colaborarán en el establecimiento de criterios homogéneos en lo relativo a la distribución urbana de mercancías en sus ZBE.

Este precepto se refiere a la necesidad de homogeneizar aspectos de distribución urbana en las ZBE's, en plural, de municipios de una misma entidad supra-municipal. En el presente caso no existe ninguna otra ZBE en el área metropolitana de Granada que haga necesario articular medidas de colaboración. Una vez se inicien procesos de otras ZBE en el Área metropolitana se deberán abrir cauces para colaborar en dicho establecimiento de homogeneidad distributiva de mercancías. Antes es inviable su aplicación.

5. En el proceso de diseño y establecimiento de las ZBE, se garantizará la participación del público y las personas interesadas, conforme a la Ley 27/2006, de 18 de julio.

Ya se ha contestado al comienzo. Simplemente añadir que precisamente eso es lo que se está haciendo en el presente trámite.

SÉPTIMO. - Por el Ayuntamiento de Armilla se ha formulado diversas alegaciones con referencias a cuestiones de legalidad que procede abordar, al margen de la ya analizada anteriormente.

En primer lugar, invoca la infracción del art. 3.1.k) de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, en el que reconoce el principio de cooperación. Este principio es desarrollado posteriormente en esta misma Ley. Así, en el art. 140.1.d) define el principio interadministrativo de cooperación señalando que concurre "cuando dos o más Administraciones Públicas, de manera voluntaria y en ejercicio de sus competencias, asumen compromisos específicos en aras de una acción común". Más claro y taxativo es el art. 143 de este mismo cuerpo legal, en el que se insiste en la nota de la voluntariedad de este principio y en su necesaria formalización previa. Por tanto, mientras no se plasme en alguna de las fórmulas previstas en la Ley no podrá entenderse vulnerado este principio.

En consecuencia, es un principio aplicable solo de manera voluntaria y, desde luego, siempre que ambas administraciones coincidan en un propósito común. Se estaría, además, en el presente caso, cooperando en el ejercicio de una competencia exclusiva de este Ayuntamiento como es la de aprobar su correspondiente proyecto de ZBE y, siendo siempre de interés la cooperación interadministrativa, en este caso esta-ría recayendo sobre las competencias de una de ellas, sin que, por lo demás, por su carácter voluntario, pueda considerarse vulnerada la normativa tal y como afirma el Ayuntamiento de Armilla en esta alegación segunda.

También se afirma la vulneración del contenido del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada, si bien se afirma a continuación que aún no ha dado a luz este documento, es decir, no existe por tanto como tal. Todo ello al margen de que este instrumento pueda considerarse jerárquicamente vinculante para la redacción del proyecto de ZBE elaborado por este Ayuntamiento y que con dicho Plan o Estrategia pueda adentrarse la Junta de Andalucía en el ámbito del principio de autonomía local constitucionalmente garantizado y, en fin, en el conjunto de competencias atribuidas a los municipios por las leyes como, en este caso, para la confección de la ZBE de esta ciudad.

En el apartado cuarto de las alegaciones considera que el proyecto de ZBE incumple determinados principios de buena regulación contenidos concretamente en el art. 129.2 LPAC. Este precepto comienza indicando que "En el ejercicio de la iniciativa legislativa y la potestad reglamentaria...". Sin embargo, el proyecto de ZBE no participa de esta naturaleza reglamentaria o legislativa por lo que no cabe entrar en el análisis de si se cumplen o no estos principios. Así se expone en el apartado 2 del Proyecto de ZBE en el que, en cualquier caso, manifiesta los mecanismos para satisfacer las necesidades generales de la ZBE.

Finalmente, se afirma que se está ante la vulneración de derechos fundamentales como el de acceso a la sanidad o a la educación. Estos argumentos son paradójicamente también argüidos en el contexto de la aprobación del proyecto de ZBE, que invoca la mejora de la salud del ciudadano y conciencia para que se disponga de un medio ambiente sostenible.

Pero, al margen de lo anterior, debe hacerse notar que impedir el acceso con un vehículo que carece de etiqueta ambiental en el que, además, no concurre ninguna excepción a esa prohibición general no es una afección grave a los servicios esenciales. La limitación no es tal. No lo es porque no se podrá acceder con ese tipo de vehículos, pero sí con cualesquiera otros medios de transporte, públicos y privados y, según el estudio incorporado al proyecto de ZBE

(apartado 8.3, entre otros), los vehículos afectados podrían estar entre un 8% y un 10%, con tendencia a su reducción según se vaya renovando el parque automovilístico por su propio periodo de vida útil. En este sentido, se impide acceder con vehículos contaminantes del mismo modo que se impide circular por vías peatonales, o sin excederse de una determinada velocidad en zonas urbanas; o sin excesos acústicos en zonas sanitarias, por poner algunos ejemplos que obligan a un determinado modo de comportamiento en aras de un interés general, en este caso plasmado en el derecho-deber a un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona y concretado en este caso en unas determinadas Zonas en las que han de garantizarse Bajas Emisiones a la atmósfera, siendo un claro ejemplo de esta necesidad la ciudad de Granada a la vista de los indicadores ambientales existentes.

Así, cuando se afirma en las alegaciones que “la ZBE de Granada impone una carga desproporcionada sobre aquellos estudiantes que no residen en la ciudad, obligándolos a encontrar alternativas de transporte menos accesibles, más costosas o más ineficientes, lo que agrava la desigualdad entre los residentes de Granada y los de municipios metropolitanos”, parece estar afirmándose que los estudiantes de Armilla solamente disponen de vehículos particulares como medios de locomoción que, además, carecen de etiqueta ambiental. Parece como si se estuviera fomentando el uso del vehículo personal a edad temprana cuando, parece, el sentido de las instituciones públicas debería ir en otro sentido más acorde con el uso del transporte público, entre los que se encuentra el metro de Granada de tan fecundo resultado en el caso del municipio de Armilla. El municipio de Armilla dispone, por otra parte, de centros de educación primaria y secundaria que hacen innecesario el acceso a los existentes en el municipio de Granada y, si se está pensando en la comunidad universitaria al plasmarse tal afirmación, no parece que esta tenga de forma generalizada vehículo propio, siendo además unas de las más favorecidas para optar por el transporte público, tanto en coste como en líneas, como medio de acceso al distrito universitario.

Se propone en consecuencia y desde una perspectiva jurídica la desestimación de las alegaciones analizadas.

OCTAVO. - Por D. José M. Gómez Moya se formula alegación a la ZBE planteando su queja como oposición a la instalación de las cámaras de control de la ZBE. Alude a que la seguridad ciudadana se consigue con las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado y no por medio del control total de los movimientos de las ciudades.

Al respecto, debe indicarse que la implantación de la ZBE en el municipio de Granada es obligatoria por prescripción legal y que la alternativa a controlar los accesos no permitidos sería apostar a agentes de la policía local, permanentemente, en las diferentes entradas de la ciudad, parando a cualquier vehículo que pudiera tener limitado dicho acceso. Ese operativo, actualmente, está fuera de cualquier lógica habida cuenta del avance tecnológico existente, al margen de que es un medio de control, el del tráfico a través de cámaras, más que extendido y consolidado en las sociedades democráticas más avanzadas y más concretamente en el municipio de Granada, siendo más problemática e invasiva la modalidad planteada por este compareciente en el periodo de información pública. Añadamos, por lo demás, que la instalación de las cámaras de ZBE han sido sometidas al estudio de impacto y revisado el registro de actividad correspondiente con remisión a la delegación de protección de datos de este Ayuntamiento.

Se propone, pues, desestimar dichas alegaciones.

NOVENO. - Por D. Antonio Segovia Ganivet, al margen de la contestación realizada más arriba, plantea la vulneración del art. 7.3 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de Derechos de las Personas con Discapacidad y de su inclusión social.

El precepto supuestamente vulnerado indica lo siguiente: “Las administraciones públicas protegerán de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación”. Se trata en definitiva en la traslación del principio de igualdad efectiva consagrado en el art 9.2 CE.

En el proyecto de ZBE se realiza un análisis específico de las personas con discapacidad en su apartado 11.4. En él se afirma que en la ZBE de Granada se permite la libre circulación a aquellos vehículos que se asocian a una tarjeta PMR aun siendo ambientalmente contaminantes y no residentes en Granada. Estos vehículos, además, cuentan con todo un elenco de posibilidades de aparcamiento gratuito y tiempo indefinido (arts. 160 OIMOS Granada), incluido cualquier zona de estacionamiento regulado en viario (art. 168.1.g) OIMOS). No puede compartirse en consecuencia que se esté produciendo discriminación alguna a las personas con discapacidad con las previsiones contenidas en el proyecto ZBE.

DÉCIMO. - El Ayuntamiento de Gójar presenta escrito de alegaciones por el que se remite al anteriormente presentado en fecha de 26 de febrero del presente.

En primer lugar, se plantea la necesaria precedencia del proyecto de ZBE respecto a la Ordenanza integral de la Movilidad Sostenible de Granada. Esta alegación, coincidente con la planteada por el Grupo Municipal Vox del Ayuntamiento de Granada, puede contestarse desde una perspectiva jurídica, por tanto, con lo ya manifestado a dicho Grupo Municipal en el primer apartado de las presentes alegaciones, a las que nos remitimos.

En segundo lugar, el Ayuntamiento de Gójar alega el incumplimiento de la Estrategia Metropolitana de Transporte Sostenible, siendo dicha alegación un trasunto de lo ya expuesto en otros escritos. En el presente caso, coincide plenamente con la alegación del Ayuntamiento de Armilla contestada en el apartado séptimo al que nos remitimos igualmente.

En tercer lugar, el Ayuntamiento de Gójar denuncia la concurrencia de una situación discriminatoria de las personas residentes en Granada respecto de aquellos que no lo están, al permitirse el acceso a las primeras incluso en el caso de ser titulares de vehículos contaminantes. Ya se ha dicho antes que la solución para dicha equiparación pasaría por prohibir el acceso a los ciudadanos de Granada que cuenten con este tipo de vehículos. En cualquier caso, esta cuestión ha sido suficientemente analizada no solo ya en el hilo de la aprobación definitiva de la Ordenanza integral de movilidad sostenible, sino asimismo en el apartado Quinto de este informe, al que nuevamente nos remitimos para contestar esta alegación del Ayuntamiento de Gójar.

En cuarto lugar, el Ayuntamiento de Gójar plantea la inexistencia de un impacto socioeconómico en el proyecto de ZBE. No puede compartirse esta afirmación del Ayuntamiento de Gójar. En el Proyecto de ZBE expuesto al público puede contemplarse un análisis socioeconómico desarrollado a lo largo de su texto y, señaladamente, en los apartados 10 (memoria económica) y 11 (análisis de impacto social, de género y discapacidad). Se podrá estar más o menos en desacuerdo con las conclusiones vertidas en el proyecto ZBE, pero no podrá negarse que se ha efectuado el mismo, sin que pueda tampoco calificarse de "patentemente insuficiente". Se propone, pues, desestimar esta alegación.

En quinto lugar, se denuncia la vulneración del principio legal de buena regulación. Este ha sido contestado igualmente al analizar el escrito presentado por el Ayuntamiento de Armilla en el apartado séptimo, al que por tanto nos remitimos nuevamente. Lo mismo cabe indicar respecto de la siguiente alegación, la sexta, en la que coincide con la del Ayuntamiento de Armilla nuevamente, por lo que nos remitimos para su contestación y propuesta de desestimación al apartado séptimo.

Sin más que informar, se somete el presente a cualquier otro mejor fundado en derecho."

**DÉCIMO CUARTO.** - En base a cuanto antecede, vista la normativa citada, específicamente el art. 131.2 y D.F.ª.2 de la Ordenanza Integral de la Movilidad Sostenible de Granada, y los informes elaborados por los servicios técnicos municipales y en uso de las facultades que confieren los artículos 124.4.ª y 124.5 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del Régimen Local (preceptos añadidos por la Ley 57/2003, de 16 de diciembre), y de conformidad con el Decreto de delegación de competencias de la Sra. Alcaldesa, de fecha 19/06/2025, por el que se delegan competencias en la Concejala Delegada de Movilidad, Protección Ciudadana, Agenda Urbana, Sostenibilidad y Fondos Next Generation", DISPONGO:

**PRIMERO.** - Aprobar definitivamente el proyecto de Zona de Bajas Emisiones de la ciudad de Granada, que se anexa al presente Acuerdo debidamente diligenciado, y en el que se incorporan, respecto del documento sometido a información pública, aquellas modificaciones que a la vista de las alegaciones formuladas se acogen en los diferentes informes elaborados por los servicios técnicos municipales y cuantas demás se han considerado procedentes.

**SEGUNDO.** - Publicar la aprobación definitiva en el Boletín Oficial de la Provincia para conocimiento general, en el portal de Transparencia del Ayuntamiento de Granada, página web del ayuntamiento de Granada, tablón de anuncios electrónico, sede electrónica y en la página web del Área de Movilidad: [www.movilidadgranada.com](http://www.movilidadgranada.com). La publicación se acompañará de la correspondiente posibilidad de acceder al documento definitivamente aprobado en su integridad.

Notifíquese el presente acuerdo a cuantos hayan comparecido en el periodo de información pública con las oportunas advertencias legales y facilitando a estos enlaces electrónicos para consulta del texto definitivamente aprobado."

El texto íntegro del Plan puede accederse a través de los siguientes enlaces:

<https://www.granada.org/r?proyecto-zbe>  
<https://www.granada.org/r?proyecto-definitivo-zbe>  
[www.movilidadgranada.com/zbe.php](http://www.movilidadgranada.com/zbe.php)

LA CONCEJALA DELEGADA DE PROTECCIÓN CIUDADANA Y MOVILIDAD

En Granada, a 15 de septiembre de 2025

Firmado por: Ana Isabel Agudo Martínez

