



CONSEJO DE CUENTAS
DE CASTILLA Y LEÓN

ANDRÉS PÉREZ-MONEO AGAPITO, secretario del Pleno, por Resolución del Presidente del Consejo de Cuentas de Castilla y León de 8 de enero de 2014,

CERTIFICO: Que el Pleno del Consejo de Cuentas de Castilla y León, en sesión celebrada el día 25 de marzo de 2026, cuya acta está pendiente aprobación, adoptó el Acuerdo 33/2026, por el que se aprueba el INFORME DE “FISCALIZACIÓN DEL ESTABLECIMIENTO DE ZONAS DE BAJAS EMISIONES EN LOS MUNICIPIOS EN COLABORACIÓN CON EL TRIBUNAL DE CUENTAS”, correspondiente al Plan Anual de Fiscalizaciones para el ejercicio 2024.

Asimismo, de conformidad con lo previsto en el artículo 28 del Reglamento de Organización y Funcionamiento del Consejo de Cuentas, el Pleno acuerda la remisión del informe a las Cortes de Castilla y León, a los ayuntamientos fiscalizados, al Tribunal de Cuentas y a la Junta de Castilla y León. Del mismo modo, acuerda su remisión a la Fiscalía del Tribunal de Cuentas.

Y para que conste, a los efectos oportunos, expido la presente certificación, con el visto bueno del presidente del Consejo de Cuentas de Castilla y León, en Palencia, a la fecha de la firma electrónica.

V.º B.º

EL PRESIDENTE

(Art. 21.5 de la Ley 2/2002, de 9 de abril)

Mario Amilivia González





CONSEJO DE CUENTAS DE CASTILLA Y LEÓN

FISCALIZACIÓN DEL ESTABLECIMIENTO DE ZONA DE BAJAS EMISIONES EN LOS MUNICIPIOS EN COLABORACIÓN CON EL TRIBUNAL DE CUENTAS

PLAN ANUAL DE FISCALIZACIONES 2024



ÍNDICE

I. INTRODUCCIÓN	7
I.1. INICIATIVA DE LA FISCALIZACIÓN	7
I.2. MARCO NORMATIVO	7
I.2.1. NORMATIVA AUTONÓMICA	7
I.2.2. NORMATIVA ESTATAL	8
I.2.3. NORMATIVA EUROPEA	9
I.3. PREÁMBULO Y ANTECEDENTES DE LA FISCALIZACIÓN	9
II. OBJETIVOS, ALCANCE Y LIMITACIONES	12
II.1. OBJETIVOS	12
II.2. ALCANCE	12
II.3. LIMITACIONES AL ALCANCE	15
II.4. TRÁMITE DE ALEGACIONES	15
III. CONCLUSIONES	16
III.1. SOBRE EL ANÁLISIS DE LA EXISTENCIA E IMPLANTACIÓN DE LAS ZONAS DE BAJAS EMISIONES	16
III.2. SOBRE LA TRAMITACIÓN Y CONTENIDO DE LOS EXPEDIENTES	18
III.2.1. TRAMITACIÓN DE LA ORDENANZA	18
III.2.2. TRAMITACIÓN DEL PROYECTO	19
III.2.3. CONTENIDO DE LA ORDENANZA	19
III.2.4. CONTENIDO DEL PROYECTO	19
III.3. SOBRE LA COMPROBACIÓN DE ALGUNOS ASPECTOS DE LA IMPLANTACIÓN Y EL FUNCIONAMIENTO	22
III.4. SOBRE EL ANÁLISIS DE LOS MEDIOS Y RECURSOS EMPLEADOS ...	24
III.5. SOBRE LOS PROCEDIMIENTOS DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN	25
IV. RECOMENDACIONES	26
V. OPINIÓN	27
VI. RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN	28
VI.1. ANÁLISIS DE LA EXISTENCIA E IMPLANTACIÓN DE LAS ZONAS DE BAJAS EMISIONES	28
VI.2. TRAMITACIÓN Y CONTENIDO DE LOS EXPEDIENTES	34
VI.2.1. TRAMITACIÓN	34



VI.2.2. CONTENIDO	37
VI.3. COMPROBACIÓN DE ALGUNOS ASPECTOS DE LA IMPLANTACIÓN Y EL FUNCIONAMIENTO	52
VI.3.1. OBLIGACIONES DE INFORMACIÓN A OTRAS ADMINISTRACIONES DEL ESTABLECIMIENTO DE LAS ZONAS	52
VI.3.2. COMUNICACIÓN Y PUBLICIDAD DE LAS ZONAS ESTABLECIDAS	54
VI.3.3. ACTUACIONES EN LAS ZONAS EN FUNCIONAMIENTO	55
VI.4. ANÁLISIS DE LOS MEDIOS Y RECURSOS EMPLEADOS	59
VI.4.1. FINANCIACIÓN DE LAS ACTUACIONES	59
VI.4.2. MEDIOS EMPLEADOS	62
VI.5. PROCEDIMIENTOS DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN	65
ÍNDICE DE CUADROS	70
ÍNDICE DE ANEXOS.....	71



SIGLAS Y ABREVIATURAS

Adapt.	Adaptación.
ANPR	Reconocimiento Automático de Matrículas.
APP	Aplicación móvil.
Art./art.	Artículo/artículo.
AUVA 2030	Agenda Urbana de Valladolid 2030.
Aytos.	Ayuntamientos.
BOCyL	Boletín Oficial de Castilla y León.
BTX	Mezcla de Benceno, Tolueno y Xilenos.
C₆H₆	Benceno.
CID	Council Implementing Decision (Decisión de Ejecución del Consejo de la Unión Europea).
CO	Monóxido de Carbono.
CO₂	Dióxido de Carbono.
CO-eq	Dióxido de Carbono equivalente.
Coherenc.	Coherencia.
Contam.	Contaminación.
CyL	Castilla y León.
dB	Decibelio. Indicador principal para la calidad acústica.
dBA	Decibelios ponderados A. Mide el nivel de sonido ajustado a la sensibilidad del oído humano.
DGT	Dirección General de Tráfico.
DUM	Distribución Urbana de Mercancías.
DUMinVAL	Plataforma de gestión de plazas de aparcamiento en la ciudad de Valladolid.
€	euros.
estrat.	estratégico.
FEMP	Federación Española de Municipios y Provincias.



GEI	Gases de Efecto Invernadero.
GLP	Gas Licuado de Petróleo.
GNC	Gas Natural Comprimido.
hab.	habitantes.
ICA	Índice de Calidad del Aire.
IPREM	Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples.
ISSAI-ES	Normas Internacionales de las Entidades Fiscalizadoras Superiores en España.
IVA	Impuesto sobre el Valor Añadido.
JCyL	Junta de Castilla y León.
Km	kilómetro.
Km²	kilómetro cuadrado.
Km/h	kilómetro por hora.
LAeq,T	Nivel de presión sonora continuo equivalente ponderado A, en decibelios, determinado sobre un intervalo temporal de T segundos.
LAmx	Nivel de presión sonora ponderado máximo registrado en un período de tiempo, representando el pico más alto de sonido perceptible por el oído humano.
Ld	Indicador que representa el nivel de ruido medio durante el periodo diurno.
Lden	Indicador Europeo para medir la exposición al ruido durante el día, la tarde y la noche.
Le	Indicador que representa el nivel de ruido medio durante el periodo de tarde.
Ln	Indicador que representa el nivel de ruido medio durante el periodo nocturno.
m²	metro cuadrado.
MITECO	Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.
MOV	Movilidad o Movimiento.
MUPI	Mobiliario Urbano Para Información.
n.º	número.



NO	Óxido Nítrico.
NO₂	Dióxido de Nitrógeno.
NO_x	Óxidos de Nitrógeno.
O₂	Oxígeno.
O₃	Ozono.
OCEX	Órgano de Control Externo.
OMS	Organización Mundial de la Salud.
ONG	Organización No Gubernamental.
ORA	Ordenanza Reguladora de Aparcamiento.
PACES	Planes de Acción para el Clima y la Energía Sostenible.
PIMA	Planes de Impulso al Medio Ambiente.
PMUS	Plan de Movilidad Urbana Sostenible.
PM₁	Partículas ultrafinas en el aire con un diámetro menor a 1 micrómetro.
PM_{2,5}	Materia Particulada con un diámetro aerodinámico menor o igual a 2,5 micrómetros.
PM₁₀	Materia Particulada con un diámetro aerodinámico menor o igual a 10 micrómetros.
PRTR	Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.
REST	Representational State Transfer.
RRSS	Redes Sociales.
SO₂	Dióxido de Azufre.
TEP/año	Tonelada Equivalente de Petróleo por año.
TMA	Transportes, Movilidad y Agenda urbana.
UE	Unión Europea.
VMP	Vehículo de Movilidad Personal.
VOC	Compuestos Volátiles Orgánicos.
ZBE	Zona/s de Bajas Emisiones.

Las siglas correspondientes a la normativa utilizada se encuentran incluidas en el apartado I.2. Marco Normativo.



NOTA SOBRE LAS RATIOS, PORCENTAJES Y ORIGEN DE LOS DATOS

Las ratios y porcentajes que se recogen en los cuadros incluidos en el Informe pueden presentar en algunos casos diferencias entre el total y la suma de los parciales, derivadas de la forma de presentación de los datos. Esto es debido a que los cálculos se han efectuado con todos los decimales, mientras que su presentación se hace en números enteros o con un decimal, lo que implica la realización de redondeos que en determinados casos dan lugar a diferencias.

Los cuadros insertados a lo largo del presente Informe se han elaborado, salvo que se especifique otra cosa, a partir de la información facilitada por las entidades detalladas en el alcance.



I. INTRODUCCIÓN

I.1. INICIATIVA DE LA FISCALIZACIÓN

De conformidad con lo establecido en el artículo 90 del Estatuto de Autonomía de Castilla y León y en el artículo 2 de la Ley 2/2002, de 9 de abril, reguladora del Consejo de Cuentas de Castilla y León, la fiscalización externa de las entidades locales del ámbito territorial de la Comunidad, y sus organismos autónomos, entes públicos y empresas públicas, corresponde al Consejo de Cuentas de Castilla y León.

Por su parte, el apartado 2º del artículo 3 de la misma Ley reconoce la iniciativa fiscalizadora del Consejo por medio de las fiscalizaciones especiales, en cuya virtud se incluye dentro del Plan Anual de Fiscalizaciones para el ejercicio 2024 del Consejo de Cuentas, aprobado por la Comisión de Economía y Hacienda de las Cortes de Castilla y León en su reunión del 12 de febrero de 2024 (BOCyL n.º 44, de 1 de marzo de 2024), la *“Fiscalización del establecimiento de zonas de bajas emisiones en los municipios, en colaboración con el Tribunal de Cuentas”*.

La obligación de los municipios de establecer zonas de bajas emisiones surge como respuesta a un conjunto de compromisos normativos y sociales orientados a mitigar la contaminación atmosférica y fomentar la movilidad sostenible. Atendiendo a estos ámbitos, considerados de interés prioritario para el desarrollo de fiscalizaciones coordinadas por la Comisión de Coordinación del Tribunal de Cuentas y de los OCEX, se acordó la realización en el ejercicio 2024 de una fiscalización de las zonas de bajas emisiones.

La presente actuación tiene conexión con la realizada anteriormente, también en colaboración con el Tribunal de Cuentas, relativa al análisis de las medidas de ahorro energético adoptadas por determinados municipios de Castilla y León, ejercicio 2022. En una de las áreas de esta fiscalización, aprobada en el ejercicio 2024, se analizaron específicamente los planes de movilidad urbana sostenible, en los que se integran las zonas de bajas emisiones.

I.2. MARCO NORMATIVO

La normativa reguladora en materia de zonas de bajas emisiones aplicable a los ayuntamientos de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, que resulta más relevante a los efectos de este Informe, se encuentra recogida fundamentalmente en las siguientes disposiciones:

I.2.1. NORMATIVA AUTONÓMICA

- Ley 1/1998, de 4 de junio, de Régimen Local de Castilla y León (LRLCYL).
- Ley 2/2002, de 9 de abril, reguladora del Consejo de Cuentas de Castilla y León.



- Ley 3/2005, de 4 de marzo, de Transparencia y participación ciudadana de Castilla y León.
- Decreto legislativo 1/2015, de 12 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Prevención Ambiental de Castilla y León.
- Acuerdo 26/2020, de 4 de junio, de la Junta de Castilla y León, por el que se aprueban medidas contra el cambio climático en el ámbito de la Comunidad de Castilla y León.
- Acuerdo 28/2020, de 11 de junio, de la Junta de Castilla y León, por el que se aprueba la “Estrategia para la mejora de la calidad del aire en Castilla y León. 2020-2030”.

I.2.2. NORMATIVA ESTATAL

- Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (LRBRL).
- Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales. (TRLRHL).
- Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y acceso a la justicia en materia de medio ambiente.
- Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.
- Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno.
- Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial.
- Real Decreto Legislativo 1/2016, de 16 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de prevención y control integrados de la contaminación.
- Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible.
- Real Decreto-ley 14/2022, de 1 de agosto, de medidas de sostenibilidad económica en el ámbito del transporte, en materia de becas y ayudas al estudio, así como de medidas de ahorro, eficiencia energética y de reducción de la dependencia energética del gas natural.



- Real Decreto 500/1990, de 20 de abril por el que se desarrolla el capítulo primero del título sexto de la Ley 39/1988, de 28 de diciembre, reguladora de las Haciendas Locales, en materia de presupuestos.
- Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.
- Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.
- Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.
- Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.
- Orden EHA/3565/2008, de 3 de diciembre, por la que se aprueba la estructura de los presupuestos de las entidades locales.
- Orden HAP/1781/2013, de 20 de septiembre, por la que se aprueba la Instrucción del modelo normal de contabilidad local. (IMNCL)
- Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2023-2030 (PNIEC), aprobado en marzo de 2021.
- Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica. 2023-2027 (PNCCA), actualizado por Consejo de ministros el 9 de enero de 2024.
- Directrices para la creación de zonas de bajas emisiones 2022. Ministerio para la transición ecológica y reto demográfico.

I.2.3. NORMATIVA EUROPEA

- Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, que establece como objetivo vinculante la reducción de las emisiones netas de GEI en al menos un 55 % en 2030, respecto a los niveles del año 1990.
- Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa.

I.3. PREÁMBULO Y ANTECEDENTES DE LA FISCALIZACIÓN

Las ZBE tienen como objetivo principal la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado, que constituye una de las principales fuentes de contaminación en las áreas urbanas.



En el ámbito internacional, acuerdos como el Protocolo de Kioto (1997) y el Acuerdo de París (2015) establecieron metas globales para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, mientras que, en Europa, la Directiva 2008/50/CE sobre calidad del aire, el Pacto Verde Europeo (2019) y la Estrategia europea de movilidad de bajas emisiones destacaron el papel de las ciudades en la lucha contra el cambio climático. Así, estas deben promover el uso de energías y vehículos alternativos, fomentar la movilidad activa, mejorar el transporte público y adoptar medidas sostenibles para reducir la congestión y la contaminación, impulsando una planificación urbana más sostenible.

En este contexto, España ya adaptó en 2021 estas directrices internacionales con la aprobación de Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética. Esta Ley obliga a los municipios con más de 50.000 habitantes, a los territorios insulares, así como a aquellos municipios de más de 20.000 habitantes con altos niveles de contaminación, a implementar ZBE antes de 2023 para reducir las emisiones y mejorar la calidad del aire. Para ello, en 2022 se aprobó el Real Decreto 1052/2022, con objeto de regular los requisitos mínimos que deben satisfacer las ZBE que se establezcan.

Estas medidas se justifican por la creciente preocupación por los problemas ambientales y de salud pública asociados a la contaminación. El tráfico rodado, como principal emisor de contaminantes como el dióxido de nitrógeno (NO₂) y las partículas en suspensión (PM₁₀), contribuye significativamente al deterioro de la calidad del aire en zonas urbanas, con graves repercusiones para la salud humana, según la OMS.

Las ZBE surgen como una respuesta directa a este problema, ya que permiten reducir significativamente la contaminación derivada del transporte, al restringir el acceso de los vehículos más contaminantes. Ejemplos de éxito en ciudades como Londres, París y Berlín han demostrado que estas zonas no solo reducen las emisiones, sino que también fomentan una transición hacia formas de movilidad más sostenibles y limpias. Estas iniciativas, junto con la mayor conciencia social sobre la sostenibilidad, han consolidado a las ZBE como una herramienta esencial para los municipios en la gestión de los retos ambientales.

Desde el punto de vista normativo, además de la precitada Ley 7/2021, España cuenta con un marco legal robusto que otorga a los municipios las competencias necesarias para implementar ZBE y otras medidas orientadas a la mejora de la calidad del aire.

El artículo 16.4 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera permite a las entidades locales adoptar restricciones totales o parciales al tráfico, incluyendo limitaciones por matrículas, horarios o zonas específicas, basadas en criterios medioambientales. De manera complementaria, el Real Decreto 102/2011 establece que los planes de acción a corto plazo pueden incorporar medidas para controlar actividades que contribuyan significativamente al riesgo de superar los valores límite de calidad del aire, como la restricción de vehículos de motor, la regulación de obras de construcción o la mejora de la calefacción doméstica, especialmente para proteger a los sectores más vulnerables de la población.



Asimismo, el Real Decreto Legislativo 6/2015 refuerza estas competencias al facultar a los municipios para restringir el acceso de vehículos contaminantes en vías urbanas específicas, alineándose con los Planes de Seguridad Vial. Además, instrumentos de planificación como el PNIEC y el PNCCA establecen metas claras para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y promover la movilidad sostenible.

En consecuencia, estas normativas y planes proporcionan un marco coherente para que las ZBE se integren de manera eficaz en las políticas urbanas, alineando los objetivos locales con las metas nacionales e internacionales de sostenibilidad y resiliencia climática.

El artículo 25.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, otorga competencia a las entidades locales en materias tales como la protección del medio ambiente, tanto atmosférica como lumínica, la ordenación urbanística, el control del tráfico, la movilidad, el transporte colectivo urbano y el control de las infraestructuras viarias y otros equipamientos de su titularidad.



II. OBJETIVOS, ALCANCE Y LIMITACIONES

II.1. OBJETIVOS

Se ha tratado de una fiscalización combinada, de cumplimiento y operativa. En materia de cumplimiento, el objetivo ha sido el de verificar la observancia de la normativa que exige el establecimiento de las ZBE, así como algunas medidas establecidas dentro de los planes de movilidad urbana sostenible aprobados por los municipios. La parte operativa se ha centrado en el objetivo de analizar los procedimientos aprobados por los municipios para el establecimiento de las ZBE, así como en los mecanismos de control establecidos que permitan verificar el cumplimiento de los objetivos en términos de reducción de emisiones, calidad del aire y otros indicadores de sostenibilidad.

Estos objetivos generales se han desglosado en los siguientes objetivos específicos:

- 1) Verificar el establecimiento e implantación de las ZBE y el cumplimiento de la normativa de movilidad urbana y transición energética en los municipios mayores de 20.000 habitantes.
- 2) Analizar la eficacia y eficiencia de las actuaciones, comprobando los mecanismos empleados de acuerdo con los principios de buena gestión, así como los recursos utilizados.
- 3) Comprobar los sistemas de seguimiento y evaluación del cumplimiento de los objetivos establecidos con la implantación de las ZBE.

II.2. ALCANCE

El ámbito subjetivo de la fiscalización lo constituyen los ayuntamientos de Castilla y León con población superior a 20.000 habitantes, en la medida en que el establecimiento de ZBE es obligatorio para los mayores de 50.000 y de 20.000 que superen los valores límite de emisiones contaminantes, o bien, para estos últimos, en la medida en que voluntariamente han previsto el establecimiento de estas zonas o han desarrollado actuaciones complementarias o relacionadas con las mismas.

Según los datos del padrón municipal a 1 de enero de 2023, los municipios con población superior a 20.000 habitantes son un total de 16, con el siguiente detalle: Ávila, Burgos, Aranda de Duero, Miranda de Ebro, León, Ponferrada, San Andrés de Rabanedo, Palencia, Salamanca, Segovia, Soria, Valladolid, Arroyo de la Encomienda, Laguna de Duero, Medina del Campo, y Zamora.

En relación con el ámbito temporal, este ha comprendido desde 1 de enero de 2022, momento a partir del cual pudieron comenzar a adoptarse algunas actuaciones, hasta el 31 de marzo de 2025, fecha límite establecida por el Tribunal de Cuentas a efectos de agregar y tratar la información de todos los OCEX participantes en esta actuación fiscalizadora en colaboración. Ello, sin perjuicio del examen de actuaciones llevadas a



cabo en momentos anteriores o posteriores, en la medida en que se ha considerado oportuno para el mejor cumplimiento de los objetivos de la fiscalización.

La información para llevar a cabo la fiscalización se ha obtenido de las entidades locales y de fuentes oficiales.

Como se ha indicado anteriormente, la presente fiscalización se ha desarrollado por los OCEX en colaboración con el Tribunal de Cuentas. Cada institución ha elaborado de forma independiente su correspondiente Informe, recogiendo el Tribunal de Cuentas los resultados globales, a un nivel agregado, incluyendo las entidades locales sobre las que asume directamente su fiscalización.

Para la consecución de los objetivos, los procedimientos a aplicar han incluido todas las comprobaciones necesarias para fundamentar los resultados de la fiscalización.

Los trabajos de fiscalización se han realizado de acuerdo con lo dispuesto en las ISSAI-ES (Nivel III) aprobadas por la Conferencia de presidentes de las Instituciones Autonómicas de Control Externo el 16 de junio de 2014, y ordenada su aplicación por el Acuerdo 64/2014 del Pleno del Consejo de Cuentas. Supletoriamente, se aplicarán los Principios y Normas de Auditoría del Sector Público, elaborados y aprobados por la Comisión de Coordinación de los Órganos Públicos de Control Externo del Estado Español.

El reparto de los trabajos por áreas y procedimientos ha sido el siguiente:

➤ Análisis de la existencia e implantación de las zonas:

Se ha analizado qué entidades del ámbito subjetivo están obligadas a establecer las zonas de bajas emisiones, de acuerdo con el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, señalándose la fase en la que se encuentra la tramitación, esto es, el grado de implantación y puesta en funcionamiento.

Adicionalmente, se han analizado en este apartado las actuaciones complementarias o relacionadas con las zonas de bajas emisiones, desarrolladas por las distintas entidades locales.

➤ Tramitación y contenido de los expedientes:

Se ha comprobado para los ayuntamientos mayores de 50.000 habitantes la tramitación de los proyectos y ordenanzas de acuerdo con lo prevenido en la Ley 7/2021, de 20 de mayo de cambio climático y transición energética y en el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

Conforme a esta misma normativa, se ha verificado el contenido de las ordenanzas municipales y de los proyectos aprobados. Particularmente, en relación con estos últimos, se ha comprobado si el proyecto de ZBE incluye el contenido mínimo que se exige en el



Anexo I.A, y, de manera complementaria, en el Anexo I.B, ambos, del Real Decreto 1052/2022.

Se ha contrastado si el establecimiento de la ZBE ha sido coherente con otros instrumentos de planificación existentes (Planes de calidad del aire, PMUS, Planes de Acción contra el Clima y la Energía Sostenible).

➤ Comprobación de algunos aspectos de la implantación y el funcionamiento:

Para las seis zonas implantadas (o establecidas) en el ámbito temporal del Informe, esto es, hasta el 31 de marzo de 2025, se ha comprobado el cumplimiento de las obligaciones de información a otras administraciones públicas, de conformidad con lo previsto en los apartados 2 y 3 del art. 10 del Real Decreto 1052/2022.

Asimismo, se ha comprobado la realización efectiva de las actuaciones previstas en el Plan de comunicación, participación y sensibilización que debía elaborarse, describiéndose el contenido de las mismas.

En relación con las zonas en funcionamiento, a 31 de marzo de 2025, se han comprobado las actuaciones de señalización, así como de monitorización y seguimiento (control de accesos), de conformidad con lo previsto al efecto en el Real Decreto 1052/2022, el Reglamento General de Circulación y el Reglamento General de Vehículos.

También, se ha comprobado su régimen sancionador y calendarios de aplicación.

➤ Análisis de los medios y recursos empleados:

Se ha analizado en este apartado la financiación de las actuaciones de las zonas, verificándose las convocatorias de subvenciones, proyectos e importes concedidos por parte de otras administraciones. Este análisis se ha efectuado para todas las entidades que han obtenido financiación para implantación de las zonas o actuaciones complementarias, según se prevé en la Orden TMA/354/2022. Así, los ayuntamientos afectados han sido todos los mayores de 50.000 habitantes y el Ayuntamiento de Soria.

No obstante, para todos los ayuntamientos mayores de 20.000 habitantes, se ha expuesto también la información sobre financiación obtenida para otras actuaciones en el municipio, que han afectado al cambio modal hacia otros medios de transporte sostenibles y al transporte público.

Por otra parte, se han verificado los medios empleados para desarrollar las actuaciones, comprobándose, para los ayuntamientos mayores de 50.000 habitantes y Soria, los contratos formalizados para la implantación de las zonas, con expresión de su situación y ejecución en el ámbito temporal del Informe.



➤ Procedimientos de seguimiento y evaluación:

En este apartado se ha analizado todo lo relativo al seguimiento y evaluación de las zonas, a través de indicadores e informes, en lo que se refiere a la contaminación y la calidad del aire, y también a la movilidad sostenible, ruido y eficiencia energética.

Se ha comprobado sobre la materia, a partir de lo previsto en el art. 12 del Real Decreto 1052/2022 y en sus anexos, la información contenida en los proyectos que, por tanto, afecta a los ayuntamientos mayores de 50.000 habitantes, sobre los que ha versado el segundo apartado de este Informe, relativo al análisis de la tramitación y contenido de los proyectos. Se han analizado los indicadores definidos y previstos por cada entidad.

A continuación, se ha verificado la existencia de informes o datos publicados, según lo previsto en el Real Decreto 1052/2022 y en los respectivos proyectos u ordenanzas.

El trabajo de campo para la emisión del presente Informe Provisional ha finalizado el 5 diciembre de 2025.

II.3. LIMITACIONES AL ALCANCE

No han existido limitaciones al alcance de los trabajos, habiendo prestado los ayuntamientos su colaboración.

II.4. TRÁMITE DE ALEGACIONES

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 25.4 del Reglamento de Organización y Funcionamiento del Consejo de Cuentas, el Informe Provisional se remitió a los responsables de los entes fiscalizados para que formularan las alegaciones que estimasen pertinentes.

Dentro del plazo concedido para ello, han remitido alegaciones el Ayuntamiento de León, el Ayuntamiento de Ponferrada y el Ayuntamiento de Zamora. El Ayuntamiento de Laguna de Duero remitió un oficio comunicando que no formulaba alegaciones al contenido del Informe, pues es coincidente con lo informado internamente por su personal.

El tratamiento de estas alegaciones, que se incorpora al presente Informe, ha servido de base para la modificación, en su caso, de su contenido, lo que puede visualizarse en los párrafos afectados.



III. CONCLUSIONES

III.1. SOBRE EL ANÁLISIS DE LA EXISTENCIA E IMPLANTACIÓN DE LAS ZONAS DE BAJAS EMISIONES

- 1) Todos los municipios mayores de 50.000 habitantes, esto es: Ávila, Burgos, León, Ponferrada, Palencia, Salamanca, Segovia, Valladolid y Zamora, han previsto el establecimiento de zonas de bajas emisiones y, salvo en el caso del Ayuntamiento de Zamora, donde la tramitación se ha retrasado acusadamente y del Ayuntamiento de Palencia, que no ha culminado el proceso, han establecido estas zonas, al aprobar definitivamente y entrar en vigor las ordenanzas reguladoras. No obstante, en el Ayuntamiento de León entró en vigor el 7 de noviembre de 2025, fuera del ámbito temporal definido en el Informe.

En ningún caso el establecimiento de estas zonas se ha producido antes de 2023, en contra de lo previsto en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

(Apartado VI.1).

- 2) De las seis entidades con ordenanzas aprobadas y en vigor en el ámbito temporal del Informe, esto es: Ávila, Burgos, Ponferrada, Salamanca, Segovia y Valladolid, en cuatro se ha producido una impugnación de estas en vía jurisdiccional. Es el caso de los Ayuntamientos de Ávila, Burgos, Segovia y Valladolid, habiéndose dictado sentencia para los tres primeros. En el caso de Burgos, la sentencia es desestimatoria del recurso y en los de Ávila y Segovia es estimatoria por defectos formales, centrados en la falta de previsión del establecimiento de las zonas en los planes de movilidad urbana sostenible previamente aprobados, obligándose con ello a una regularización y nueva tramitación de las dos ordenanzas. Como hechos posteriores, debe señalarse, por una parte, que el Ayuntamiento de Segovia ha aprobado inicialmente la nueva ordenanza reguladora de la zona de bajas emisiones (BOP de Segovia, de 13 de febrero de 2026), y, por otra, que, con fecha de 16 de marzo de 2026, se ha dictado sentencia declarando nula la ordenanza reguladora de la zona de bajas emisiones del Ayuntamiento de Valladolid.

¹También la ordenanza del Ayuntamiento de León, aprobada con posterioridad, ha sido objeto de impugnación en vía jurisdiccional ante el Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León.”

(Apartado VI.1).

- 3) El Ayuntamiento de Palencia realizó la tramitación del proyecto de zona de bajas emisiones y de la ordenanza correspondiente, aprobando esta inicialmente, pero no ha llegado a producirse la aprobación definitiva por el Pleno. El Ayuntamiento de Zamora no ha llegado a aprobar inicialmente la ordenanza, que se encuentra en

¹ Párrafo añadido en virtud de alegaciones



fase de redacción a la fecha de finalización del trabajo de campo para la emisión de este Informe.

(Apartado VI.1).

- 4) Tan solo los Ayuntamientos de Ávila y Ponferrada cuentan con la zona en funcionamiento a 31 de marzo de 2025. Los Ayuntamientos de Burgos, León y Valladolid han previsto la entrada en funcionamiento con posterioridad, a lo largo del ejercicio 2025, y los de Palencia y Segovia, en 2026. El Ayuntamiento de Salamanca ha diferido el funcionamiento de la zona hasta el 1 de enero de 2029.

(Apartado VI.1).

- 5) Ninguno de los siete municipios con población de entre 20.000 a 50.000 habitantes, esto es: Aranda de Duero, Miranda de Ebro, San Andrés del Rabanedo, Soria, Arroyo de la Encomienda, Laguna de Duero y Medina del Campo, han incurrido en la obligación de establecer zonas de bajas emisiones, al no superar los límites de valores contaminantes previstos en el Real Decreto 102/2011, según los informes de calidad del aire en Castilla y León de los años 2022, 2023 y 2024, elaborados por la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León.

No obstante, el Ayuntamiento de Soria ha realizado una tramitación de la zona de bajas emisiones y otras entidades han desarrollado actuaciones relacionadas con el contenido de estas zonas y la mejora de la calidad del aire y reducción de emisiones contaminantes, recibándose financiación para ello, en algunos casos.

(Apartado VI.1).

- 6) El Ayuntamiento de Soria dispone de un estudio para la implantación de una zona de bajas emisiones, que reúne el contenido mínimo de los proyectos de estas zonas, según se prevé en el Real Decreto 1052/2022, y se encuentra también elaborando el borrador de la ordenanza, a cuyo efecto ha puesto en marcha campañas de comunicación y participación ciudadana.

Por su parte, los Ayuntamientos de Aranda de Duero, Miranda de Ebro, Soria y Arroyo de la Encomienda, han llevado a cabo actuaciones relacionadas con las zonas, consistentes, de forma predominante, en la peatonalización de calles y la potenciación del uso de la bicicleta u otros vehículos de movilidad personal o eléctricos.

(Apartado VI.1).



- 7) También, los ayuntamientos mayores de 50.000 habitantes han desarrollado otras medidas, al margen de las zonas de bajas emisiones, con objeto de reducir la contaminación y mejorar la calidad del aire. Entre estas actuaciones destaca la promoción del uso de la bicicleta, con diversas medidas al respecto, la ampliación de la peatonalización de calles, el calmado de tráfico, la mejora de accesos a las zonas con elevadores o rampas, el fomento y aumento del transporte público eficiente, con digitalización y mejoras tecnológicas relacionadas con el mismo, o los aparcamientos disuasorios.

(Apartado VI.1).

III.2. SOBRE LA TRAMITACIÓN Y CONTENIDO DE LOS EXPEDIENTES

III.2.1. TRAMITACIÓN DE LA ORDENANZA

- 8) En la tramitación de las ordenanzas, todas las entidades mayores de 50.000 habitantes, salvo Salamanca, han cumplido con lo previsto en el artículo 133 de la Ley 39/2015, así como con el artículo 13.5 del Real Decreto 1052/2022, al realizar el trámite de consulta y participación pública, dejando constancia en los expedientes del desarrollo de este trámite y de las sugerencias aceptadas y rechazadas.

Los Ayuntamientos de León, Ponferrada, Segovia y Valladolid, han incorporado al texto de la ordenanza algunas de las sugerencias recibidas. Los agentes que más participaron en el trámite fueron los vecinos residentes y los comerciantes.

(Apartado VI.2.1.1).

- 9) Todos los Ayuntamientos han sometido la aprobación de sus ordenanzas al trámite de información pública y audiencia a los interesados, por un plazo mínimo de treinta días, para la presentación de reclamaciones y sugerencias, de conformidad con lo previsto en el artículo 49.b) de la Ley Reguladora de las Bases del Régimen Local.

Los Ayuntamientos de Burgos, León, Salamanca, Segovia y Valladolid, han modificado el texto regulador de la zona de bajas emisiones, al aceptar en este trámite alguna de las reclamaciones que se formularon.

(Apartado VI.2.1.1).



- 10) Todas las entidades han realizado estudios técnicos de evaluación del impacto ambiental y los Ayuntamientos de Ávila, León, Ponferrada, Salamanca, Valladolid y Zamora, adoptaron un acuerdo institucional para mejorar la calidad del aire, de conformidad con la Guía técnica para la implementación de la zona de bajas emisiones de la Dirección General de Tráfico. No tomaron este acuerdo los Ayuntamientos de Burgos, Palencia y Segovia. Siguiendo esta misma Guía, León, Salamanca, Segovia y Valladolid, realizaron estudios de opinión y de aceptación de medidas de restricción del vehículo privado, no haciéndolo los Ayuntamientos de Ávila, Burgos, Ponferrada, Palencia y Zamora.

(Apartado VI.2.1.1).

III.2.2. TRAMITACIÓN DEL PROYECTO

- 11) Todos los Ayuntamientos mayores de 50.000 habitantes han elaborado el proyecto de zona de bajas emisiones, previo a su establecimiento, y lo han sometido a información pública, de conformidad con lo previsto en los artículos 10.1 y 11 del Real Decreto 1052/2022, respectivamente.

(Apartado VI.2.1.2).

III.2.3. CONTENIDO DE LA ORDENANZA

- 12) Con carácter general, el articulado de las ordenanzas reguladoras se ajusta a la estructura de la “ordenanza tipo” que, a título orientativo, elaboró la Federación Española de Municipios y Provincias, con apartados como los dedicados a la regulación de los proyectos técnicos, medidas de restricción del tráfico, vehículos autorizados, distribución de mercancías o régimen sancionador.

Particularmente, el régimen sancionador se ajusta y remite a lo prevenido por el artículo 76, apartado Z3, del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que se refiere a las infracciones graves derivadas de no respetar las restricciones de circulación de las zonas de bajas emisiones.

(Apartado VI.2.2.1).

III.2.4. CONTENIDO DEL PROYECTO

- 13) En la delimitación y diseño de las zonas de bajas emisiones, con carácter general, las entidades tomaron en consideración los aspectos analíticos previos previstos en el artículo 4.1 del Real Decreto 1052/2022, si bien, en relación con el apartado 3 de este artículo, tan solo los Ayuntamientos de Ávila, Burgos, Ponferrada, Segovia y Palencia, se refirieron a la inclusión de zonas de especial sensibilidad destinadas a proteger a sectores vulnerables.

(Apartado VI.2.2.2).



- 14) Todos los ayuntamientos han incluido en sus proyectos, de conformidad con el artículo 5.1 del Real Decreto 1052/2022, medidas dirigidas a impulsar el cambio hacia medios de transporte más sostenibles, priorizando la movilidad activa y el transporte público. Sobre el sector del reparto de mercancías, los Ayuntamientos de Ávila, Burgos, León, Ponferrada, Salamanca y Valladolid, han contemplado medidas positivas y de promoción del reparto de mercancías de forma sostenible, decantándose los de Palencia, Segovia y Zamora, por medidas más dirigidas hacia las exenciones temporales o autorizaciones sobre vehículos preexistentes.

(Apartado VI.2.2.2).

- 15) Todos los ayuntamientos han establecido restricciones proporcionadas de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos, según su potencial contaminante, mediante la previsión de emisión de distintivos ambientales de la Dirección General de Tráfico, de conformidad con lo preceptuado por el artículo 5.2 del Real Decreto 1052/2022, en relación con lo previsto en el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998.

(Apartado VI.2.2.2).

- 16) De la comprobación del contenido mínimo de los proyectos, de conformidad con lo previsto en el apartado A del Anexo I del Real Decreto 1052/2022, destaca lo siguiente:

- Todas las entidades han delimitado en sus proyectos el perímetro de la zona de bajas emisiones y se han determinado las estaciones de medición de calidad del aire o puntos de muestreo, complementándose las propias de cada municipio con otras, propiedad, principalmente, de la Junta de Castilla y León.
- Todas ellas han incluido información general sobre el tipo de zona, estimación de la superficie y de la población expuesta a la contaminación, así como las autoridades responsables de los proyectos. En todas se ha establecido una única zona, salvo en Salamanca, donde se han establecido dos. La mayor extensión de la zona corresponde a Salamanca y León, y la menor, a Ponferrada, Segovia y Burgos. La mayor población afectada se encuentra en Valladolid y Salamanca, y la menor, en Segovia, Ávila y Burgos.
- Todos los ayuntamientos contaban con planes previos relacionados con la calidad del aire y la contaminación acústica, y, con carácter general, en los proyectos se analizó su coherencia con el establecimiento de las zonas. En algunos casos se requirieron adaptaciones.
- Todas las entidades contaban previamente con un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, si bien, Ávila, Salamanca, Segovia, y Zamora no previeron en dicho Plan el establecimiento de las zonas de bajas emisiones, en contra de lo establecido en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.



- Las entidades disponían, de forma previa a la implementación de las zonas, de información sobre concentración de contaminantes, mediante mediciones multiparamétricas, de forma continuada, con valores representativos de la calidad del aire en la ciudad. En el ejercicio 2024 no se registraron superaciones de los valores límite para la protección de la salud humana, recogidos en el Real Decreto 102/2011, relativo a la mejora de la calidad del aire, para ningún ayuntamiento. Tampoco en años anteriores se rebasaron en ningún caso los límites. Por su parte, todos los proyectos han incluido un análisis previo de las principales fuentes de emisión responsables de la contaminación, siendo estas el tráfico rodado y la calefacción, y todos, a excepción de los de Burgos y Salamanca, incluyeron un estudio de caracterización del parque de vehículos.

(Apartado VI.2.2.2).

17) Otros aspectos de comprobación del contenido mínimo de los proyectos son los siguientes:

- Todos los proyectos han incluido un listado de medidas de mejora de la calidad del aire y mitigación de emisiones, así como un calendario de aplicación, salvo en el caso del Ayuntamiento de Salamanca, que lo ha pospuesto. Entre las medidas de referencia, destaca el uso del transporte público, la bicicleta y los vehículos eléctricos.
- ²Además, en todos los proyectos se han previsto alternativas a las restricciones absolutas y medidas de transición, así como se han contemplado excepciones (en forma de exenciones) para vehículos, entre otros, de residentes, de carga y descarga, con distintivo de movilidad reducida, de limpieza, de transporte público, sanitarios, policía, etcétera. Por su parte, los proyectos de Ávila, Burgos, León, Palencia han previsto el pago de una tasa o peaje por el acceso a las zonas, variable en función del vehículo y de las horas, y el proyecto de Zamora lo ha previsto en el caso de superación del máximo de las autorizaciones de acceso temporal.
- En los proyectos de todas las entidades se ha previsto el establecimiento de sistemas de control de accesos, de circulación y de estacionamiento, mediante cámaras de vigilancia y, en algunos casos, barreras de acceso o bolardos. Todos los proyectos han incluido un análisis jurídico de la naturaleza de las zonas y una memoria económica que incluye un análisis presupuestario y de mercado.
- Todas las entidades han incluido en sus proyectos un análisis de impacto social, llevando a cabo la mayor parte de ellas campañas de publicidad.
- ³Todos los ayuntamientos han establecido en sus proyectos un Plan de comunicación, participación y sensibilización, dirigido a ciudadanos, agentes

² Párrafo modificado en virtud de alegaciones

³ Párrafo modificado en virtud de alegaciones



económicos y otros sectores afectados, a excepción de Zamora que, no obstante, tiene prevista la contratación de este Plan y ha declarado en fase de alegaciones haber llevado a cabo actuaciones de comunicación.

Los planes se traducen en diferentes campañas de sensibilización, a través de diferentes medios, destacando las previstas a través de las redes sociales.

(Apartado VI.2.2.2).

- 18) En la comprobación del contenido complementario de los proyectos, según lo establecido en el apartado B de Real Decreto 1052/2022, se ha puesto de manifiesto que, con carácter general, los ayuntamientos han previsto e incluido todos los aspectos relacionados con el ruido ambiental y la contaminación acústica, como la existencia de estaciones de medición, evaluaciones previas o indicadores correspondientes sobre esta materia.

También, con carácter general, en los proyectos se han definido objetivos cuantificables relacionados, tanto con la contaminación acústica, como con el cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles. En materia de eficiencia energética, los proyectos que han incluido estos objetivos han sido los de Ávila, Burgos, Ponferrada y Palencia.

(Apartado VI.2.2.2).

III.3. SOBRE LA COMPROBACIÓN DE ALGUNOS ASPECTOS DE LA IMPLANTACIÓN Y EL FUNCIONAMIENTO

- 19) En las zonas implantadas, todos los ayuntamientos, a excepción de Burgos y Segovia, han enviado la información sobre algunos aspectos de las zonas y los vehículos, a la que se refiere el artículo 10.2 del Real Decreto 1052/2022, a la Dirección General de Tráfico. En cuanto a la comunicación a la autoridad autonómica competente en materia de tráfico, prevista en este mismo artículo, tan solo el Ayuntamiento de Ponferrada ha suministrado la información correspondiente a la Consejería de Movilidad y Transformación Digital de la Junta de Castilla y León.

También el Ayuntamiento de Ponferrada es el único que ha suministrado la información al Ministerio de Transición Ecológica y el Reto Demográfico sobre el establecimiento de la zona de bajas emisiones, delimitación y superficie de la zona, medidas adoptadas y calendario de desarrollo, así como el resultado de los indicadores obligatorios de seguimiento, todo ello de conformidad con el artículo 10.3 del Real Decreto 1052/2022.

(Apartado VI.3.1).



- 20) Los Ayuntamientos de Ávila, Ponferrada, Salamanca y Valladolid han llevado a cabo las actuaciones previstas en su Plan de Comunicación, Participación y Sensibilización. Estas actuaciones han consistido en campañas de difusión de las zonas a través de diferentes medios de comunicación e información a los ciudadanos.

⁴El Ayuntamiento de León, cuya zona no estaba establecida en el ámbito temporal del informe, ha manifestado que ha llevado a cabo también actuaciones previstas en su plan de comunicación.

(Apartado VI.3.2).

- 21) Las dos zonas en funcionamiento en el ámbito temporal del Informe, esto es, las de los Ayuntamientos de Ávila y Ponferrada, se encontraban señalizadas, de conformidad con lo previsto en el artículo 14 del Real Decreto 1052/2022. La señalización se refiere a los vehículos permitidos en cada caso en el perímetro de la zona, en función de su distintivo ambiental. En el caso de Ponferrada, se han instalado además pantallas informativas de gran formato.

El Ayuntamiento de Valladolid, cuya zona ha entrado en funcionamiento con posterioridad al 31 de marzo de 2025, ha realizado también la señalización de la misma.

(Apartado VI.3.3.1).

- 22) ⁵Las actuaciones de monitorización y seguimiento dirigidas al control de accesos, consistentes en cámaras de reconocimiento de matrículas e integración en la plataforma de intercambio de información con la Dirección General de Tráfico, se han llevado a cabo en las dos zonas en funcionamiento. Además, el Ayuntamiento de Ávila lleva un control de otro tipo de vehículos sujetos a autorización o excepción y, por su parte, en el de Ponferrada, en relación con la gestión del estacionamiento regulado, se contempla la utilización de sensores conteo de las plazas de aparcamiento, que en su totalidad están incluidas en la ORA, y la inclusión de la correspondiente publicidad en las pantallas informativas, aplicación y web sobre el número de plazas disponibles en tiempo real en cada calle, con el objetivo de mejorar el tráfico de agitación en la ZBE.

El Ayuntamiento de Valladolid, cuya zona ha entrado en funcionamiento con posterioridad al 31 de marzo de 2025, cuenta también con cámaras de lectura de matrículas en el perímetro de la zona y se controla el acceso de vehículos.

(Apartado VI.3.3.2).

⁴ Párrafo añadido en virtud de alegaciones

⁵ Párrafo modificado en virtud de alegaciones



- 23) Para las dos zonas en funcionamiento, si bien está previsto un régimen sancionador, en aplicación del art. 15 del Real Decreto 1052/2022, la imposición de las sanciones establecidas no se ha producido hasta el 1 de julio de 2025, en el caso del Ayuntamiento de Ávila, y hasta el 1 de julio de 2027, en el caso de Ponferrada. Para ambos ha existido, o existe, un calendario de aplicación diferida de este régimen, hasta su plena aplicación.

También el Ayuntamiento de Valladolid ha previsto un calendario para la imposición de sanciones, a partir julio del año 2025.

(Apartado VI.3.3.3).

III.4. SOBRE EL ANÁLISIS DE LOS MEDIOS Y RECURSOS EMPLEADOS

- 24) Todos los ayuntamientos mayores de 50.000 habitantes y Soria han sido beneficiarios de subvenciones para la implantación de una zona de bajas emisiones o para actuaciones complementarias de esta, si bien, el Ayuntamiento de Zamora no lo ha sido de subvención estatal, como el resto, sino autonómica. Además, todas estas entidades, incluida Zamora, han sido beneficiarias de otras subvenciones estatales de la Orden TMA/892/2021, asociadas al fomento del cambio hacia medios de transporte sostenibles y al transporte público. También, para este último fin, el Ayuntamiento de Miranda de Ebro ha sido el único menor de 50.000 habitantes y mayor de 20.000, no capital de provincia, que ha sido beneficiario de subvenciones estatales.

(Apartado VI.4.1).

- 25) Todos los ayuntamientos mayores de 50.000 habitantes y el Ayuntamiento de Soria han acudido a la contratación administrativa para la implantación de las zonas de bajas emisiones, financiadas en la mayor parte de los casos, y principalmente, con las ayudas o subvenciones a que se ha hecho referencia en la anterior conclusión. Entre las actuaciones contratadas destacan las que recaen sobre sistemas o equipos de información, medición, vigilancia y control, y los sistemas de señalización. Ninguna de estas entidades ha utilizado el encargo a medios propios ni otras formas de actuación o colaboración.

En relación con el proyecto de zona de bajas emisiones, el Ayuntamiento de Segovia contrató asistencia técnica para su realización y el de Zamora ha contratado su redacción.

(Apartado VI.4.2).

- 26) Los Ayuntamientos de Ávila, León, Ponferrada, Valladolid y Zamora han ejecutado toda o la mayor parte de sus gastos y contratos, a fecha 31 de marzo de 2025. A dicha fecha, los Ayuntamientos de Burgos y Palencia aún no contaban



con grado de ejecución, o coste, al no haber iniciado sus contratos, que fueron formalizados en el último trimestre de 2024.

(Apartado VI.4.2).

III.5. SOBRE LOS PROCEDIMIENTOS DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

- 27) Todas las entidades han previsto en sus proyectos un seguimiento a través de indicadores de la calidad del aire, con monitorización de las concentraciones medias de distintos valores.

A su vez, todas han previsto un seguimiento a través de indicadores de movilidad sostenible, calidad acústica y ahorro energético, a excepción del Ayuntamiento de Salamanca, que no ha definido ninguno de ellos, y de los Ayuntamientos de Ávila, León y Segovia, que no han previsto los de ahorro energético.

(Apartado VI.5).

- 28) En cuanto al procedimiento de seguimiento y evaluación, si bien no ha transcurrido el plazo de 4 años previsto en el art. 12.4 del Real Decreto 1052/2022 para emitir y publicar un informe, algunos ayuntamientos han previsto la emisión de un informe de seguimiento anual, o bien han hecho referencia a una evaluación anual, siguiendo las directrices ministeriales, como es el caso de los Ayuntamientos de Burgos, Palencia, Valladolid y Zamora, si bien sin referencia a su publicación. El Ayuntamiento de Segovia ha previsto la emisión, y también la publicación, de un informe en la web, aunque de forma cuatrienal.

No consta referencia en las ordenanzas o en los proyectos a la periodicidad del seguimiento y la emisión y publicación de un informe anual, en el caso de los Ayuntamientos de Ávila, León, Ponferrada y Salamanca.

(Apartado VI.5).

- 29) En conexión con estas actuaciones de seguimiento, los Ayuntamientos de Burgos, León, Ponferrada, Palencia, Segovia y Valladolid, han previsto expresamente las revisiones de los proyectos y las zonas en los plazos señalados en el art. 10.4 del Real Decreto 1052/2022, no constando esta referencia expresa a la revisión en los proyectos u ordenanzas de los Ayuntamientos de Ávila, Salamanca y Zamora.

(Apartado VI.5).



IV. RECOMENDACIONES

- 1) El Ayuntamiento de Zamora debería impulsar el establecimiento e implantación de la zona de bajas emisiones en el menor plazo posible.
- 2) El Ayuntamiento de Salamanca debería prever un seguimiento a través de indicadores de movilidad sostenible, calidad acústica y ahorro energético, y en el caso de los Ayuntamientos de Ávila, León y Segovia, prever indicadores de ahorro energético.
- 3) Los Ayuntamientos de Burgos, Palencia, Valladolid y Zamora, deberían prever la publicación en la web de su informe anual de seguimiento del cumplimiento de los objetivos de las zonas de bajas emisiones, y los de Ávila, León, Ponferrada, Segovia y Salamanca, prever en la normativa reguladora de las zonas y realizar, un informe de seguimiento anual de las mismas y de sus actuaciones complementarias, que sea publicado y en el que se fundamenten las revisiones que deben producirse a los tres años del establecimiento de las zonas y, posteriormente, cada cuatro.



V. OPINIÓN

Como resultado de la fiscalización efectuada, con el alcance señalado en el apartado II, se emite la opinión siguiente:

Los municipios mayores de 50.000 habitantes de Castilla y León han cumplido, si bien fuera de los plazos legales, con su obligación de establecer una zona de bajas emisiones, de conformidad con lo previsto en la Ley 7/2021 de cambio climático y transición energética, con excepción del Ayuntamiento de Zamora y del Ayuntamiento de Palencia, si bien este ha realizado la tramitación correspondiente. El resto de los ayuntamientos mayores de 20.000 habitantes no ha incurrido en la obligación de establecer estas zonas por la superación de los límites de valores contaminantes.

(Conclusiones 1, 3 y 5).

La tramitación y contenido de las ordenanzas y proyectos se ajusta, con carácter general, a la normativa legal y reglamentariamente establecida. No obstante, a excepción de Ponferrada, los ayuntamientos con zonas implantadas no han cumplido con todas las obligaciones de suministro de información a otras administraciones públicas.

(Conclusiones 11 a 19).

Las dos zonas en funcionamiento en el ámbito temporal del Informe, correspondientes a Ávila y Ponferrada, se encontraban señalizadas y monitorizadas, de acuerdo con los requisitos reglamentarios. El régimen sancionador se ha previsto en ambas zonas con un calendario de aplicación diferida.

Como hecho posterior, cabe señalar que el Ayuntamiento de Valladolid cuenta con la zona monitorizada y ha previsto un calendario sancionador.

(Conclusiones 21, 22 y 23).



VI. RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN

VI.1. ANÁLISIS DE LA EXISTENCIA E IMPLANTACIÓN DE LAS ZONAS DE BAJAS EMISIONES

Siendo obligatorio el establecimiento de una zona de bajas emisiones, a partir de su previsión en los PMUS, para los municipios mayores de 50.000 habitantes (que son: Ávila, Burgos, León, Ponferrada, Palencia, Salamanca, Segovia, Valladolid y Zamora), a tenor de lo previsto en el art. 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, se ha comprobado, para los siete situados entre 20.000 y 50.000 habitantes, que ninguno de ellos ha incurrido en esta obligación, en aplicación del mismo artículo, por superar los límites de valores contaminantes previstos en el Real Decreto 102/2011. Para verificar este último aspecto, se han tomado como referencia los Informes de Calidad del Aire en Castilla y León en los años 2022, 2023 y 2024, elaborados por la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León.

En relación con los ayuntamientos situados en el estrato de entre 20.000 y 50.000 habitantes, esto es (por provincias): Aranda de Duero, Miranda de Ebro, San Andrés del Rabanedo, Soria, Arroyo de la Encomienda, Laguna de Duero y Medina del Campo, se ha comprobado que el Ayuntamiento de Soria ha realizado una tramitación de zona de bajas emisiones y, sobre el resto, algunos de ellos han desarrollado actuaciones relacionadas con el contenido de estas zonas y la mejora de la calidad del aire y reducción de emisiones contaminantes, habiéndose obtenido, en algunos casos, financiación para llevarlas a cabo.

A continuación, se presenta un estado general de la tramitación y de las actuaciones desarrolladas por las entidades del ámbito subjetivo, a 31 de marzo de 2025, considerando que, para aquellas que están obligadas a establecer la ZBE, será la normativa municipal (ordenanza) la que delimite y regule su establecimiento (punto 3 del artículo 2 del Real Decreto 1052/2022):



Cuadro 1: Información general sobre el establecimiento de Zonas de Bajas Emisiones y actuaciones relacionadas, a 31 de marzo de 2025

Ayts.	Obligación	Previsión	Ordenanza		Entrada en funcionamiento	Actuaciones relacionadas
			Aprobación definitiva	Entrada en vigor		
Ávila	Sí	Sí	31/5/2024	01/01/2025	01/01/2025	Sí
Burgos	Sí	Sí	19/7/2024	06/08/2024	31/12/2025	Sí
Aranda de Duero	No	No*	No	No	-	No
Miranda de Ebro	No	No	-	-	-	Sí
León	Sí	Sí	No	No	07/11/2025	Sí
Ponferrada	Sí	Sí	29/11/2024	12/12/2024	12/12/2024	Sí
San Andrés del Rabanedo	No	No	-	-	-	No
Palencia	Sí	Sí	No	No	01/07/2026	Sí
Salamanca	Sí	Sí	29/12/2023	28/06/2024	01/01/2029	Sí
Segovia	Sí	Sí	31/05/2024	01/01/2025	01/01/2026	Sí
Soria	No	Sí	No	No	-	Sí
Valladolid	Sí	Sí	19/11/2024	20/11/2024	01/07/2025	Sí
Arroyo de la Encomienda	No	No	-	-	-	Sí
Laguna de Duero	No	No	-	-	-	No
Medina del Campo	No	No	-	-	-	No
Zamora	Sí	Sí	No	No	-	Sí

* Si bien el Plan de Movilidad Urbana Sostenible aprobado por este Ayuntamiento preveía el establecimiento de una ZBE, a tenor de la información facilitada, esta zona no se ha establecido, llevándose a cabo otras medidas y actuaciones relacionadas.

En relación con la información presentada en el cuadro, cabe destacar que, con posterioridad a la fecha de 31 de marzo de 2025, definida en el ámbito temporal, el Ayuntamiento de León ha establecido la ZBE, aprobando definitivamente la ordenanza el 26/09/2025, con entrada en vigor el 07/11/2025. Esta dilación se produjo por la adopción preferente de otras medidas de movilidad sostenible diferentes a la ZBE y contratación del proyecto técnico de ZBE, con plazo de entrega en noviembre de 2024.

Por su parte, en el Ayuntamiento de Palencia no ha llegado a aprobarse definitivamente la ordenanza a la fecha de finalización de los trabajos de campo para llevar a cabo esta fiscalización, figurando tan solo su aprobación inicial, con fecha 16/01/2025. La falta de aprobación definitiva se ha debido a defectos en la tramitación, que requirieron de la apertura de un nuevo plazo de alegaciones y a la falta de consenso sobre la peatonalización de calles, votando el Pleno en contra de la aprobación definitiva en octubre de 2025. Por tanto, para esta entidad, la fecha inicialmente prevista de entrada en funcionamiento no está consolidada y la ordenanza debe pasar por una nueva redacción y tramitación.

El Ayuntamiento de Zamora no ha llegado a aprobar inicialmente la ordenanza, que se encuentra en fase de redacción y pendiente de definición el entorno o perímetro al



que debe afectar, a la fecha de finalización de los trabajos de campo para la emisión del presente Informe.

Ninguno de los ayuntamientos mayores de 50.000 habitantes que han establecido las zonas, lo ha hecho antes de 2023, de conformidad con lo previsto en el art. 14.3. a) de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética. Por tanto, todos han incumplido el plazo legalmente previsto.

En ninguno de los casos en los que se han establecido las ZBE, al entrar en vigor las ordenanzas, ha habido de realizarse la revisión a la que se refiere la disposición transitoria única del Real Decreto 1052/2022, al no existir zonas establecidas con anterioridad a la entrada en vigor de esta norma. Consecuentemente, tampoco ha habido lugar a informe previo del órgano autonómico competente en materia de protección del medio ambiente, por medidas que pudieran haber supuesto una regresión de las zonas ya existentes, en virtud de lo señalado por el art. 14.3 de la Ley 7/2021.

Cabe destacar que, en cuatro casos de los seis con ordenanzas aprobadas y en vigor en el ámbito temporal del Informe, las ordenanzas han sido objeto de impugnación en vía jurisdiccional. Es el caso de los Ayuntamientos de Ávila, Burgos, Segovia y Valladolid, habiéndose dictado sentencia para los tres primeros.

Con respecto a Segovia, el Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León señala que no se ha llevado a cabo el trámite esencial de información pública del PMUS y que el mismo, además de no haber sido aprobado por el Pleno, no contempla la ZBE. Según esta sentencia, n.º 99/2025, de 16 de mayo, la inexistencia de Plan hace que la ordenanza que aprueba definitivamente la ZBE sea nula de pleno derecho por vulneración de expresa determinación de norma con rango de Ley. En base a ello, el Ayuntamiento está subsanando los defectos, se ha modificado el PMUS y se está redactando y tramitando una nueva ordenanza, habiéndose abierto, con fecha 3 de diciembre de 2025, el trámite de consulta pública previa por un plazo de 20 días. También, se ha puesto a disposición de los ciudadanos en la web municipal el proyecto de ZBE, aprobado el 2 de diciembre de este mismo año.

Como hechos posteriores, debe señalarse, por una parte, que el Ayuntamiento de Segovia ha aprobado inicialmente la nueva ordenanza reguladora de la zona de bajas emisiones, publicada en el BOP de Segovia, de 13 de febrero de 2026, y, por otra, que, con fecha de 16 de marzo de 2026, el Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León ha dictado la Sentencia n.º. 00281/2026, declarando nula la ordenanza reguladora de la zona de bajas emisiones del Ayuntamiento de Valladolid.

El mismo Tribunal, en sentencia n.º 114/2025, de 2 de junio de 2025, declara nula la ordenanza de Ávila, puesto que el PMUS no recoge el establecimiento de la ZBE, tal y como exige la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética. Ello obliga a adoptar las modificaciones correspondientes y a una nueva tramitación.



Por su parte, el Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León ha desestimado el recurso contra la ordenanza de Burgos, que incluía en su demanda diversos fundamentos de derecho.

⁶También la ordenanza del Ayuntamiento de León, aprobada con posterioridad, ha sido objeto de impugnación en vía jurisdiccional ante el Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León.

La denominación de las ordenanzas aprobadas, inicial o definitivamente, es la siguiente:

- Ordenanza sobre la creación y gestión de la zona de bajas emisiones del Ayuntamiento de Ávila.
- Ordenanza reguladora de la zona de bajas emisiones del Municipio de Burgos.
- Ordenanza municipal de movilidad de la ciudad de León.
- Ordenanza sobre la creación y gestión de la ZBE en el municipio de Ponferrada.
- Ordenanza reguladora de las zonas de bajas emisiones de la ciudad de Palencia.
- Ordenanza municipal de creación y gestión de las zonas de bajas emisiones del municipio de Salamanca.
- Ordenanza reguladora de la zona de bajas emisiones en Segovia.
- Ordenanza reguladora de la zona de bajas emisiones en el municipio de Valladolid.

En cuanto a la entrada en funcionamiento, tan solo en Ávila y Ponferrada la zona está en marcha en el ámbito temporal del Informe. En el resto de los casos, el funcionamiento se produce a lo largo del ejercicio 2025 o bien en 2026, a excepción del Ayuntamiento de Salamanca, que difiere el funcionamiento de la zona hasta el 1 de enero de 2029.

En relación con el Ayuntamiento de Soria, esta entidad dispone de un estudio para la implantación de una ZBE y se encuentra elaborando el borrador de la ordenanza en el cual están interviniendo seis departamentos.

Se ha comprobado que este estudio recoge el contenido mínimo que debe tener el proyecto de ZBE, de acuerdo con el apartado A del Anexo I del Real Decreto 1052/2022, y exigido por el artículo 10 de esta norma.

Además, el Ayuntamiento de Soria ha contratado la elaboración del Plan Estratégico ZBE, adjudicando varios contratos menores de servicios y suministros para

⁶ Párrafo añadido en virtud de alegaciones



su implantación y para la campaña de comunicación. También ha llevado a cabo varias reuniones de trabajo, ha recopilado escritos de posibles afectados por las restricciones de la ZBE, y ha hecho un análisis minucioso de los posibles afectados por la implantación de la ZBE con el fin de poder mantener reuniones informativas previas.

En virtud de lo expuesto, en el siguiente apartado de este Informe se analiza la tramitación del procedimiento para el establecimiento de zonas de bajas emisiones por parte de los municipios mayores de 50.000 habitantes, exponiéndose a continuación, en el presente apartado, el análisis de las actuaciones complementarias o relacionadas con las mismas, llevadas a cabo por parte de aquellos situados en el estrato de entre 20.000 y 50.000 habitantes. Así, destacan las siguientes actuaciones, a tenor de la información facilitada:

- Aranda de Duero: se ha aprobado una ordenanza municipal reguladora de acceso de vehículos a zonas peatonales, que limita la circulación y estacionamiento de vehículos en espacios públicos.
- Miranda de Ebro: recibió ayudas para ampliación de la red existente reservada para bicicletas y vehículos de movilidad personal en entorno urbano y peri-urbano, aumentando la dotación de aparcá-bicis seguros en trama urbana e implementando itinerarios peatonales en entorno peri-urbano.
- Soria: ha realizado el calmado del tráfico en las calles aledañas mediante resaltes en la infraestructura y señalización; ampliación de aparcamientos disuasorios de competencia municipal complementarios de zonas peatonalizadas; consolidación de la red ciclista mediante ampliación de los tramos de carril bici sin continuidad, reestructuración de las uniones entre carriles bici, conexión entre distintos puntos-hitos de la ciudad y cierre de circuitos ciclables; plantación de arbolado en aparcamientos, medianas y varias parcelas; desarrollo de nuevos espacios verdes en la vía pública; cierre al tránsito motorizado de tramos de varias calles; y renovación de las instalaciones de alumbrado exterior público para conseguir instalaciones más eficientes energéticamente. Además, cuenta con un mapa estratégico del ruido de Soria, y con la Agenda Urbana de Soria 2030.
- Arroyo de la Encomienda: está ejecutando un contrato para la instalación de 96 puntos de recarga eléctricos, dispone de cerca de 10 kilómetros de carril bici, y cuenta con unos 69 m² de zonas verdes por habitante, lo que, según la información facilitada, supone superar los estándares urbanísticos europeos y españoles.

Finalmente, debe señalarse que también los ayuntamientos mayores de 50.000 habitantes han adoptado otras medidas, al margen de las ZBE, con objeto de reducir la contaminación y mejorar la calidad del aire. Así, destacan las siguientes, según la información facilitada:



- Ayuntamiento de Ávila: implementación de carriles bici, escaleras y rampas mecánicas, actuaciones integradas para la conexión de la zona sur con el casco histórico, adecuación de espacios urbanos, ampliación de espacios peatonales y mejora de la accesibilidad.
- Ayuntamiento de Burgos: se ha rebajado el límite de velocidad de circulación genérico en vía urbana de 50 km/h a 30 km/h para aquellas calles que cuentan con un solo carril por sentido de circulación.
- Ayuntamiento de León: ampliación de la red de carriles bici y del préstamo de bicicletas y VMP; aparcamientos seguros para bicis y VMP, reestructuración de la red de autobuses y cambio tecnológico; modernización de la infraestructura y funcionamiento de MERCALEÓN; APP "Parkunload" para gestionar el uso de los espacios de carga y descarga; y calmado del tráfico en varias calles.
- Ayuntamiento de Ponferrada: eliminación de uno de los carriles de circulación y creación de plataformas únicas en diversas calles, electrificación y digitalización del transporte urbano y creación de ciclocalles, Plan de Sostenibilidad Turística en destinos, migración hacia tecnologías sin emisiones dentro del sector de la edificación, proyecto "Anillo verde", huertos urbanos, proyecto "Alcorques vivos", y recogida separada de los biorresiduos.
- Ayuntamiento de Palencia: cambio modal de calles en el centro, ampliando las zonas peatonales y de bicicleta; mejora de la accesibilidad de los andenes para los usuarios del transporte público con el fin de fomentar su mayor uso, especialmente a colectivos especiales y de movilidad reducida, y extensión de la red de aparcamientos seguros de bicicletas.
- Ayuntamiento de Salamanca: se ha ampliado la zona peatonal dentro de la zona monumental, se han creado dos nuevas líneas de autobús urbano y se ha ampliado el recorrido de otras tres, se han equipado siete aparcamientos disuasorios con controles de accesos, para dar información de las plazas disponibles en cada uno de ellos, en pantallas digitales de mensaje variable instaladas en los principales accesos de la ciudad. Estos aparcamientos disuasorios, han sido equipados con bases del sistema de préstamo de bicicletas públicas, comunicados con el centro de la ciudad con carriles bici.
- Ayuntamiento de Segovia: instalación de dos ascensores urbanos para facilitar los desplazamientos a pie, peatonalización de varias calles, implementación de 9,6 Km de carril bici, y adquisición de cuatro autobuses eléctricos.
- Ayuntamiento de Valladolid: instalación de elevadores urbanos, adecuación de entornos peatonales e implantación de entornos escolares seguros; ampliación de la red de infraestructura ciclista, servicio de préstamo público de bicicletas e instalación de aparcamientos seguros de bicicletas; digitalización de la gestión del transporte público, nuevo centro de control para la gestión integral



de la movilidad sostenible en transporte público, renovación de la flota de autobuses urbanos con la compra de vehículos eléctricos y de GNC, así como la compra de camiones de recogida de residuos GNC y estudio de viabilidad de aparcamientos disuasorios urbanos en varios barrios.

- Ayuntamiento de Zamora: ampliación de carril bici, ampliación de espacios peatonales, y aprobación de la Estrategia de Desarrollo Integrado Local de Zamora 2025-2030.

VI.2. TRAMITACIÓN Y CONTENIDO DE LOS EXPEDIENTES

VI.2.1. TRAMITACIÓN

VI.2.1.1. Tramitación de la ordenanza

De acuerdo con el punto 1 del artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, con carácter previo a la elaboración del proyecto o anteproyecto de Ley o de Reglamento, se sustanciará una consulta pública, a través del portal web de la Administración competente en la que se recabará la opinión de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente afectados por la futura norma.

En este mismo sentido, el punto 5 del artículo 13 del Real Decreto 1052/2022, establece que, 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, 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.

Se ha comprobado que, en la tramitación de todas las ordenanzas, salvo en la de Salamanca, se ha realizado la consulta pública indicada, y se ha dejado constancia en el expediente de elaboración de la norma, del desarrollo y resultado de este trámite, identificando las propuestas o sugerencias aceptadas y las rechazadas. En el siguiente cuadro, se recoge la información sobre las ordenanzas que han incorporado a la regulación de la ZBE alguna sugerencia o propuesta de solución presentada con motivo de la consulta previa, duración del proceso participativo, y agentes que participaron.



Cuadro 2: Datos de la consulta y participación pública en la tramitación de ordenanzas

Aytos.	Incorporadas sugerencias	Duración (días)	Agentes que participaron
Ávila	No	15	Usuarios de transporte.
Burgos	No	30	Comerciantes.
León	Sí	15	Residentes/ asociaciones profesionales/ONG/ distribuidores/ asociaciones vecinales/ sector de la movilidad.
Ponferrada	Sí	20	Residentes/ comerciantes/ asociaciones (asociación profesional de compañías privadas de seguros; plataforma Bierzo Aire).
Palencia	No	15	Residentes/comerciantes/ empresa de GLP.
Salamanca	-	-	-
Segovia	Sí	15	Residentes/comerciantes/empresarios/transporte/colegios profesionales.
Valladolid	Sí	56	Residentes/ comerciantes/centros educativos/grupos políticos/sindicatos/organizaciones empresariales/asociaciones medioambientales/asociaciones vecinales/empresas/particulares.
Zamora	En curso	48	Residentes/comerciantes/usuarios de transporte/expertos en movilidad/urbanismo/medioambiente/asociaciones de vecinos/partidos políticos.

Los Ayuntamientos de León, Ponferrada, Segovia y Valladolid han incorporado al texto de la ordenanza alguna de las sugerencias recibidas. El mayor número de días en el que estuvo abierta la posibilidad de participar en dicho proceso corresponde al Ayuntamiento de Valladolid y el menor, que fue de 15 días, se otorgó en Ávila, León, Palencia y Segovia. En cuanto a los agentes, los que más han participado han sido los vecinos residentes y comerciantes.

Por su parte, el artículo 49.b) de la Ley 7/1985 de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, establece que la aprobación de las ordenanzas locales deberá someterse a información pública y audiencia a los interesados por un plazo mínimo de treinta días para la presentación de reclamaciones y sugerencias.

Se ha comprobado que todas las ordenanzas aprobadas inicialmente se han sometido a este período de información, habiéndose concedido siempre un plazo de 30 días.

Como resultado de la aceptación de algunas de las reclamaciones presentadas en el trámite de exposición pública, se ha modificado el texto de la regulación de la ZBE aprobado inicialmente; tal ha sido el caso en Burgos, León, Salamanca, Segovia y Valladolid.

Por otro lado, de acuerdo con la Guía técnica para la implementación de ZBE de la Dirección General de Tráfico, antes del diseño operativo y la puesta en marcha de cualquier medida de esta envergadura, es necesario planificarla con antelación. Así, esta Guía recomienda que la medida forme parte de un instrumento de planificación de la movilidad, ya sea a escala municipal, regional o metropolitana, por lo que es necesario



un acuerdo institucional para mejorar la calidad del aire en el ámbito de aplicación correspondiente, que permita la aprobación del nuevo marco normativo en el que se deben emplazar las zonas de bajas emisiones.

Dicha Guía indica, además, que la fase de planificación integral de la movilidad es el momento idóneo para desarrollar estudios previos de la ZBE, pues debe ser entendida como una pieza que se integra en un paquete de medidas que son complementarias entre ellas, y recomienda, entre otras, la elaboración de la siguiente documentación:

- Estudios técnicos de evaluación del impacto ambiental: basado en una modelización de la movilidad, siendo necesario estimar el impacto sobre el medio ambiente debido a la implantación de la ZBE. Se recomienda evaluar diferentes escenarios basados en diferentes alternativas técnicas de la implantación de la ZBE.
- Estudios de opinión y de aceptación de medidas de restricción del vehículo privado: se recomienda examinar mediante encuestas, el conocimiento de la problemática ambiental por parte de la población, la percepción de los impactos personales y sociales de la ZBE entre la población, así como los posibles cambios de hábitos en la movilidad debido a la implantación de la medida.

En el siguiente cuadro se recoge la información sobre el seguimiento de esta recomendación por parte de los ayuntamientos:

Cuadro 3: Acuerdos institucionales y estudios previos

Ayuntamientos	Acuerdo Institucional	Impacto medio ambiente	Aceptación de medidas de restricción
Ávila	Sí	Sí	No
Burgos	No	Sí	No
León	Sí	Sí	Sí
Ponferrada	Sí	Sí	No
Palencia	No	Sí	No
Salamanca	Sí	Sí	Sí
Segovia	No	Sí	Sí
Valladolid	Sí	Sí	Sí
Zamora	Sí	Sí	No

Todos los ayuntamientos han realizado estudios técnicos de evaluación del impacto ambiental y los de Ávila, León, Ponferrada, Salamanca, Valladolid y Zamora, tienen un acuerdo institucional para mejorar la calidad del aire. No cuentan con este acuerdo los Ayuntamientos de Burgos, Palencia y Segovia. En cuanto a los estudios de opinión y de aceptación de medidas de restricción del vehículo privado, los han realizado los Ayuntamientos de León, Salamanca, Segovia y Valladolid, y no lo han hecho, los de Ávila, Burgos, Ponferrada, Palencia y Zamora.



VI.2.1.2. Tramitación del proyecto

El punto 1 del artículo 10 del Real Decreto 1052/2022, establece que, con carácter previo al establecimiento de una ZBE, se deberá elaborar un proyecto que deberá incluir el contenido mínimo que se recoge en el Anexo I.A. y, de manera complementaria, el contenido del Anexo I.B.

Se ha verificado que todos los ayuntamientos han redactado dicho proyecto que, con carácter general, se adjunta a las ordenanzas.

Por su parte, el artículo 11 del citado Real Decreto, indica que las entidades locales deberán someter el proyecto de ZBE a información pública, durante un plazo no inferior a treinta días, previo anuncio en su página web institucional, y a través de los medios que estime oportunos, en los términos previstos por la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente. Se ha comprobado que todos los Ayuntamientos han cumplido con este precepto.

VI.2.2. CONTENIDO

VI.2.2.1. Contenido de la ordenanza

La FEMP ha elaborado una ordenanza tipo sobre la creación y gestión de las zonas de bajas emisiones que ha puesto a disposición de las entidades locales para que puedan basarse en ella.

Se ha comprobado que, con carácter general, el articulado de todas las ordenanzas se basa en esta “ordenanza tipo”. Así, en todas se incluye el objeto, ámbito de aplicación, competencia municipal para regular las ZBE, proyecto técnico de la ZBE, medidas de intervención, medidas específicas de restricción de tráfico ante episodios de contaminación, vehículos autorizados para acceder a la ZBE, sistema de control y protección de datos, estacionamiento en las ZBE, procedimiento sancionador y régimen de sanciones.

Además, en la mayoría de las ordenanzas también se incluyen artículos en los que se regula la implantación de la ZBE y coherencia con los instrumentos de planificación, señalización, registro municipal de vehículos autorizados, distribución urbana de mercancías y zonas de carga y descarga, y atención a la ciudadanía en la gestión de la ZBE.

Con respecto al procedimiento sancionador y el régimen de sanciones, se ha comprobado que en todas las ordenanzas se sustenta en el apartado Z3 del artículo 76 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que recoge como infracción grave el no respetar las restricciones de circulación establecidas en las zonas de bajas emisiones. En unos casos se indica expresamente que la multa será de 200 € y, en otros, se remite a esta Ley. En las ordenanzas de Burgos y



León, se prevé una reducción por pronto pago y en las de León y Ponferrada, se incluye la posibilidad de incrementar la multa un 30 % en el caso de reincidentes.

Por otra parte, si bien ninguna de las ordenanzas incluye expresamente un apartado en el que se regule la sensibilización, comunicación y participación ciudadana, se ha verificado que esta materia se incluye en los proyectos de ZBE.

VI.2.2.2. Contenido del proyecto

El punto 1 del artículo 4 del Real Decreto 1052/2022, establece que la delimitación de la ZBE se debe realizarse considerando el origen y destino de los desplazamientos sobre los que se ha considerado necesario intervenir, aplicando cambios o restricciones para lograr los objetivos del artículo 3.1, así como que tal delimitación ha de diseñarse evitando una mayor concentración de los vehículos en las áreas adyacentes a las zonas, de manera que no se deteriore la calidad del aire o acústica.

En este sentido, se ha comprobado que, en la delimitación y diseño de las ZBE, se evaluó cómo su establecimiento podría influir en los desplazamientos hacia áreas adyacentes, salvo en el diseño de la ZBE de Salamanca, donde no consta este aspecto. Además, en todos los ayuntamientos se identificaron antes de establecer la ZBE los puntos de mayor congestión y las áreas con mayor impacto ambiental debido al tráfico, se tuvo en cuenta las horas punta y los flujos de tráfico en diferentes momentos del día. También se ha constatado que las áreas incluidas en las ZBE coinciden con aquellas en las que se concentran los desplazamientos más recurrentes y significativos.

Por otro lado, el punto 3 del citado artículo 4, prevé la posibilidad de que el diseño de las ZBE incluya zonas de especial sensibilidad destinadas a proteger a los sectores más vulnerables de la población. Se ha constatado que esta opción la han incluido los Ayuntamientos de Ávila, Burgos, Ponferrada, Segovia y Palencia.

Además, se ha comprobado que todos los proyectos han incluido medidas de acuerdo con el punto 1 del artículo 5 del Real Decreto 1052/2022, dirigidas a impulsar el cambio hacia medios de transporte más sostenibles, priorizando la movilidad activa y el transporte público. A su vez, en este mismo artículo y apartado, se señala, en relación con el transporte urbano de mercancías, que se debe velar por potenciar los vehículos cero emisiones, la “*ciclogística*” y las soluciones de optimización ambiental en los repartos, siendo las medidas adoptadas por las entidades sobre ello las siguientes:

- Ávila: reserva de espacio para operaciones de carga y descarga, y operaciones DUM.
- Burgos: localización de zonas de carga y descarga en vías principales, con fácil accesibilidad y vinculadas en mayor medida a zonas comerciales, regulación horaria de acceso a la ZBE que concuerde con los horarios de acceso a zonas peatonales, categorización de la demanda, y electrificación de las zonas de carga y descarga para fomentar la transición a vehículos de bajas emisiones.



- León: implantación de una aplicación para dispositivos móviles, “Parkunload”, para gestionar el uso de los espacios de carga y descarga en la ciudad; contrato para el suministro de un sistema de distribución de mercancías mediante microhubs; creación de Marketplace, y modernización de MERCALEÓN.
- Ponferrada: cambio de la ventana horaria para evitar que coincida con las horas punta de tráfico urbano. Por su parte, las empresas de reparto a domicilio para la realización de entrega o recogida de mercancías dentro de la ZBE que no dispongan de distintivo ambiental de la DGT, o tengan distintivo ambiental B o C, tendrán autorización municipal registral para los casos de episodios de contaminación, estado 3.
- Palencia: se plantean exenciones temporales para los vehículos de carga y descarga, con independencia de su etiqueta medioambiental, para dar tiempo a que se amorticen los vehículos actuales y existan soluciones en el mercado que den alternativas viables a este tipo de actividades.
- Salamanca: tendrán prioridad de circulación y estacionamiento los vehículos no contaminantes en el reparto de última milla. Los vehículos para la carga y descarga pueden solicitar autorización indefinida y solo necesitarán la autorización temporal cuando realicen operaciones fuera del horario establecido.
- Segovia: exenciones temporales para estos vehículos.
- Valladolid: Proyecto DUMinVAL, y plataforma de parking inteligente.
- Zamora: exenciones de acceso y circulación por la ZBE, temporales para vehículos destinados a la distribución urbana de mercancías que no dispongan de recursos económicos suficientes, cuyos ingresos sean inferiores al doble del indicador público de renta de efectos múltiple.

Se observa que, en relación con lo previsto en el art. 5.1 del Real Decreto 1052/2022, los Ayuntamientos de Ávila, Burgos, León, Ponferrada, Salamanca y Valladolid, han contemplado medidas de promoción y potenciación del reparto de mercancías con algún tipo de criterio, proyecto o actuación de optimización ambiental, mientras que los de Palencia, Segovia y Zamora, han adoptado medidas más dirigidas hacia exenciones temporales o autorizaciones para los vehículos preexistentes.

Otro aspecto verificable tiene que ver con el contenido del punto 2 del citado artículo 5 del Real Decreto 1052/2022, que exige que las medidas dirigidas al impulso de cambios incluyan prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos, según su potencial contaminante, a cuyo efecto debe emplearse la clasificación establecida en el Anexo II.E del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, y sus futuras actualizaciones. Estas medidas de prohibición o restricción deben ser proporcionales a los



objetivos establecidos de calidad del aire y mitigación de emisiones de gases de efecto invernadero, debiendo motivarse suficientemente.

Se ha comprobado que todos los ayuntamientos han establecido las restricciones de referencia, mediante la previsión de emisión de distintivos ambientales de la Dirección General de Tráfico y que en todos se ha analizado que estas restricciones son proporcionales a los objetivos de calidad del aire.

Definidos estos aspectos, que se refieren a objetivos y requerimientos generales y básicos de las zonas de bajas emisiones, el apartado A del Anexo I del Real Decreto 1052/2022, establece el contenido mínimo que debe tener el proyecto de ZBE, según se prevé en su artículo 10. A continuación, se presenta el resultado de la comprobación de los trece aspectos señalados en dicho apartado A, incluyendo en primer lugar, para algunos de ellos, una breve descripción:

1. Delimitación del perímetro de la ZBE:

Debe incluir la delimitación de las vías urbanas o barreras naturales que delimitan su perímetro, estaciones de medición de calidad del aire (mapa, coordenadas geográficas) o puntos de muestreo definidos para las campañas de los indicadores de calidad del aire, así como, en su caso, áreas de superación de los valores límite.

Se ha constatado que en todos los proyectos está delimitado el perímetro y se determinan las estaciones de medición de calidad del aire. A continuación, se recogen los distintos tipos de puntos de muestreo establecidos por cada uno de los ayuntamientos.

Cuadro 4: Puntos de muestreo de la contaminación

Ayuntamientos	Puntos de muestreo
Ávila	Estaciones de calidad del aire del municipio/puntos control definidos en el diseño de la ZBE/estación propiedad de la JCyL.
Burgos	Estaciones de calidad del aire de su municipio/estaciones propiedad de la JCyL.
León	Estaciones de calidad del aire de su municipio/puntos de control definidos en el diseño de la ZBE/estaciones de calidad del aire de la JCyL.
Ponferrada	Puntos control definidos en el diseño de la ZBE/estación propiedad de la JCyL.
Palencia	Estaciones de calidad del aire de su municipio/estación de calidad del aire de la JCyL.
Salamanca	Puntos de control definidos en el diseño de la ZBE/ estaciones de calidad del aire de la JCyL.
Segovia	Estaciones de calidad del aire de su municipio/estación propiedad de la JCyL.
Valladolid	Estaciones de calidad del aire de su municipio/estaciones de la factoría Renault, y de la instalación de cogeneración Energy Works Vitvall.
Zamora	Puntos de control definidos en el diseño de la ZBE/estación de la red MITECO (Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico).

2. Información general:

Se debe indicar el tipo de zona (municipio, área industrial o rural); estimación de la superficie contaminada (km²) y de la población expuesta a la contaminación, así como las autoridades responsables (nombres y direcciones de las unidades responsables de la elaboración y ejecución de las ZBE).



Se ha comprobado que en todas las ZBE se ha incluido esta información.

Todos los ayuntamientos han establecido una única zona de bajas emisiones, salvo el de Salamanca, que ha establecido dos. El tipo de zona en el que se ha determinado es el municipio. En el siguiente cuadro se recoge la extensión y la estimación de la población expuesta a la contaminación para cada uno de los municipios:

Cuadro 5: Extensión y población

Ayuntamientos	Extensión (km ²)	Población (hab./km ²)
Ávila	0,49	4.248
Burgos	0,40	6.440
León	1,13	20.957
Ponferrada	0,36	7.504
Palencia	0,76	15.523
Salamanca	2,10	29.775
Segovia	0,37	3.425
Valladolid	1,10	37.000
Zamora	0,79	9.475

3. Análisis de coherencia de los proyectos de ZBE con los instrumentos de planificación preexistentes:

En el siguiente cuadro se recoge la información de los planes previos con los que contaban cada una de las entidades, si se analizó su coherencia con las ZBE en el proyecto, y si los instrumentos de planificación existentes con carácter previo a la publicación del Real Decreto 1052/2022, se adaptaron a la normativa de establecimiento de la ZBE correspondiente, tal y como exige el artículo 6 del citado Real Decreto.



Cuadro 6: Coherencia de los proyectos de ZBE con los instrumentos de planificación preexistentes

Ayts.	Relacionados con la calidad del aire	Análisis coherenc.	Adapt.	Relacionados con la contam. acústica	Análisis coherenc.	Adapt.	PMUS	Análisis coherenc.	Regulado ZBE en PMUS	Adapt.	Otros instrumentos relacionados con cambio climático	Análisis coherenc.	Adapt.
Ávila	Plan de mejora de evolución del aire a través de puntos de medición y datos de evolución partida de medición.	Sí	Sí	Mapa estrat. de ruido de Ávila 2017-2019/Plande acción en materia de contaminación Acústica.	Sí	No necesario	Sí	No	No	Sí	PACES	No	No necesario
Burgos	Plan marco de acción en episodios de contaminación del aire/Informe anual calidad del aire Cyl.	Sí	Sí	Mapa de ruidos/ Plan de acción contra el ruido de 2024.	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	No necesario	PACES	Sí	No necesario
León	Plan de mejora de la huella de carbono/ Protocolo de actuación en casos de aumento del nivel de Ozono en la atmósfera/ Protocolo de actuación ante superaciones de concentraciones de dióxidos de nitrógeno y partículas PM ₁₀ en la atmósfera.	Sí	Sí	Mapa estrat. del ruido.	Sí	No necesario	Sí	Sí	Sí	No necesario	PACES. Plan de acción de agenda urbana de la ciudad de León 2030/ Plan estratégico León Smart City.	Sí	No necesario
Ponferrada	Acuerdos institucionales/ Registro de huella de carbono, compensación y proyectos de absorción de CO ₂ .	Sí	Sí	Mapa estrat. de ruido/Plan de acción contra el ruido.	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	No	-	-
Palencia	Planes de medición de calidad del aire/Plan de integración en Plataforma de gestión del Tráfico.	Sí	No necesario	Mapa estrat. de ruido	Sí	No necesario	Sí	Sí	Sí	No necesario	PACES	Sí	No necesario
Salamanca	Plan de seguridad vial/ SALenBICI, Plan general de Ordenación Urbana de Salamanca/ Plan de gestión de la ciudad vieja/ Plan de rehabilitación del entorno urbano, patrimonial y medioambiental/ Estrategia de desarrollo Urbano e Integrado más Tornos/ LIFE via de la Plata.	Sí	No necesario	Plan de acción en materia de contaminación acústica.	Sí	No necesario	Sí	Sí	No	No	PACES/ Plan especial de la protección de la infraestructura verde y biodiversidad de Salamanca/ Plan de acción de cambio climático y energía sostenible/Plan de ahorro energético/ Estrategia Savia infraestructura verde/ Estrategia de cambio climático de Salamanca.	Sí	No necesario
Segovia	Plan de gestión de la Ciudad Vieja y Acueducto de Segovia/Plan especial de las áreas históricas de Segovia.	Sí	No necesario	Mapa estrat. del ruido de Segovia de 2022.	Sí	No necesario	Sí	Sí	No	No	No	-	-
Valladolid	Plan de mejora de la calidad del aire de la ciudad de Valladolid/ Agenda Urbana AUYA 2030/ Plan General de Ordenación Urbana.	Sí	No necesario	Mapa estrat. del ruido.	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	No necesario	PACES/ Estrategia de cambio climático.	Sí	No necesario
Zamora	Plan General de Ordenación Urbana.	Sí	No necesario	Plan de Acción contra el Ruido.	No	No necesario	Sí	Sí	No	No	PACES/ciudades sostenibles.	Sí	No necesario



Todos los ayuntamientos contaban con planes previos relacionados con la calidad del aire y con la contaminación acústica, y en todos los proyectos se analizó su coherencia con el establecimiento de las ZBE, salvo en el caso del plan de acción contra el ruido del Ayuntamiento de Zamora. En los casos en que fue necesario, se ha realizado su adaptación.

Además, se ha comprobado que todas las entidades contaban con un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, y en todos los proyectos de ZBE se ha analizado que el establecimiento de las mismas es coherente con este Plan, salvo en el caso del Ayuntamiento de Ávila.

Cabe destacar que los PMUS de Ávila, Salamanca, Segovia, y Zamora no incluyeron el establecimiento de las ZBE, por lo que incumplieron el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

Por otro lado, todos los ayuntamientos, salvo Ponferrada y Segovia, contaban con carácter previo a la elaboración del proyecto con un Plan de Acción por el Clima y la Energía Sostenible aprobado u otros instrumentos relacionados con el cambio climático.

4. Naturaleza y evaluación de la contaminación:

Se trata de evaluar si el municipio o territorio insular dispone de información actualizada sobre la concentración de contaminantes observados durante los años anteriores (antes de la implementación de las ZBE) y qué técnicas de evaluación se han utilizado.

Se ha constatado en los proyectos que todas las entidades disponían de mediciones multiparamétricas de forma continua y de alta precisión, con valores representativos de la calidad del aire en la ciudad, para los siguientes parámetros, entre otros: dióxido de azufre (SO₂), dióxido de nitrógeno (NO₂), monóxido de carbono (CO), óxido nítrico (NO), ozono (O₃), partículas PM₁₀, y partículas PM_{2,5}.

Como ya se ha puesto de manifiesto al comienzo del apartado VI.1 del presente Informe, específicamente en el año 2024, no se ha registrado ninguna superación de los valores límite para la protección de la salud humana, recogidos en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, para los municipios de entre 20.000 a 50.000 habitantes, ni tampoco para aquellos mayores de 50.000. Con ello, serían 16 los años consecutivos sin que haya superaciones en todo el territorio regional. Así, el dióxido de azufre (SO₂), las partículas en suspensión (tanto PM₁₀ como PM_{2,5}), el dióxido de nitrógeno (NO₂), el benceno (C₆H₆) y el monóxido de carbono (CO), han registrado valores por debajo del umbral superior de evaluación, lo que indica que no llegan aproximadamente al 70 % del valor límite, e incluso, para alguno de los contaminantes citados, queda por debajo del umbral de evaluación inferior.

Asimismo, respecto al ozono (O₃) no se ha superado durante los años 2022, 2023, y 2024 el umbral de información, no teniendo que efectuar los correspondientes avisos e información a la población.



5. Origen de la contaminación:

Se trata de obtener información actualizada sobre la contribución de las principales fuentes de emisión responsables de la contaminación atmosférica al total de emisiones, así como sobre la caracterización del parque circulante (en base a su clasificación ambiental, pudiendo utilizarse adicionalmente mediciones empíricas de las emisiones reales de los vehículos de forma individualizada).

Se ha comprobado que en todos los proyectos se ha hecho un análisis de las principales fuentes de emisión responsables de la contaminación de las ciudades analizadas. En el siguiente cuadro se recoge cuáles han sido para cada una de ellas:

Cuadro 7: Fuentes de emisión responsables de la contaminación

Ayuntamientos	Origen
Ávila	Tráfico rodado/calefacción.
Burgos	Tráfico rodado.
León	Tráfico rodado/calefacción/contaminación industrial.
Ponferrada	Tráfico rodado/calefacción.
Palencia	Tráfico rodado/calefacción/contaminación industrial.
Salamanca	Tráfico rodado/calefacción.
Segovia	Tráfico rodado.
Valladolid	Tráfico rodado/calefacción/actividades de hostelería y restauración.
Zamora	Tráfico rodado/calefacción/contaminación industrial.

Como puede observarse, en todos los casos el origen principal de la contaminación es el tráfico rodado y la calefacción, salvo en Burgos y Segovia, donde solo se hace referencia al tráfico rodado.

También se ha comprobado que todas las entidades, salvo Burgos y Salamanca, incluyeron en el proyecto un estudio de caracterización del parque de vehículos.

6. Objetivos cuantificables a los que se refiere el apartado 3 del artículo 3:

Este punto exige a las entidades locales establecer y recoger en el proyecto de ZBE objetivos cuantificables para mejorar la calidad del aire y mitigar el cambio climático.

Se ha constatado que en todos los proyectos se han definido objetivos tanto para mejorar la calidad del aire, como para mitigar el cambio climático, salvo en el del Ayuntamiento de Salamanca, en el que se indica que *“dado que aún no se cuenta con datos propios, se pospone la definición de objetivos cuantificable a las próximas*



revisiones anuales, siempre de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”.

7. Medidas de mejora de la calidad del aire y mitigación de emisiones de cambio climático:

Todos los proyectos han incluido un listado de estas medidas y un calendario de aplicación, salvo en el caso de Salamanca, donde se señala que “se pospone la adopción de medidas a la espera de contar con información propia suficiente para poder realizarlo con base científica”.

En el siguiente cuadro se recoge un resumen de las medidas:

Cuadro 8: Medidas de mejora de calidad del aire y mitigación del cambio climático

Ayts.	Calidad del aire	Mitigar el cambio climático
Ávila	Promover el transporte público/ mejorar el firme de la calzada/limitación de velocidad/regulación estacionamiento/regulación carga y descarga.	Limitación de acceso de vehículos más contaminantes/Mejora del firme de la calzada/Limitación de la velocidad a 20 Km/hora/Información en tiempo real del estado de la circulación, calidad del aire, disponibilidad de plazas de estacionamiento/ Regulación del estacionamiento/ Regulación de las operaciones de carga y descarga.
Burgos	Promover el transporte público/ Fomentar el uso de la bicicleta/ Incentivar la compra de vehículos eléctricos o híbridos/ Controles de emisiones industriales/ Crear más zonas verdes.	Establecimiento de puntos de recarga de vehículos eléctricos tanto dentro como fuera de la ZBE/ Sustitución de los sistemas de calefacción/ Creación de zonas verdes/ Realización de campañas para fomentar cambios en el consumo (consumo responsable y reducir el volumen de desperdicios/ Incentivos a empresas de reparto y servicios logísticos para implantar flotas eléctricas.
León	Promover el transporte público/ Fomentar el uso de la bicicleta/ Incentivar la compra de vehículos eléctricos o híbridos/ Aplicación para dispositivos móviles/ Parkunload, para gestionar el uso de los espacios de carga y descarga.	Establecimiento de puntos de recarga de vehículos eléctricos tanto dentro como fuera de la ZBE/ Incentivos a empresas de reparto y servicios logísticos para implantar flotas eléctricas/ Creación de un Marketplace digital/Contrato para el suministro de un sistema de distribución de mercancías mediante microhubs.
Ponferrada	Promover el transporte público/Fomentar el uso de la bicicleta/Priorizar el uso peatonal de las vías públicas.	Establecimiento de puntos de recarga de vehículos eléctricos dentro fuera de la ZBE/ Sustitución de los sistemas de calefacción/ Introducción del hidrógeno en la movilidad / Fomento de sistemas de climatización sin emisiones/ Creación de zonas verdes/ Realización de campañas para fomentar cambios en el consumo (consumo responsable y reducir el volumen de desperdicios).
Palencia	Promover el transporte público/ Fomentar el uso de la bicicleta/ Incentivar la compra de vehículos eléctricos o híbridos/ Crear más zonas verdes/ Garantizar acceso en coche a las personas que lo requieran para realizar actividades en el centro de la ciudad.	Establecimiento de puntos de recarga de vehículos eléctricos tanto dentro como fuera de la ZBE/ Sustitución de los sistemas de calefacción/ Fomento de sistemas de climatización sin emisiones/ Creación de zonas verdes/ Fomento de los sistemas de drenaje y captación de aguas/ Realización de campañas para fomentar cambios en el consumo (consumo responsable y reducir el volumen de desperdicios).
Segovia	Promover el transporte público/Fomentar el uso de la bicicleta/Incentivar la compra de vehículos eléctricos.	Promoción del cambio de vehículos de combustión por eléctricos.
Valladolid	Promover el transporte público/ Fomentar el uso de la bicicleta/ Incentivar la compra de vehículos eléctricos o híbridos/Desincentivación del uso del vehículo privado mediante la zonificación progresiva del sistema ORA.	Establecimiento de puntos de recarga de vehículos eléctricos tanto dentro como fuera de la ZBE/ Incentivos a empresas de reparto y servicios logísticos para implantar flotas eléctricas/Servicios de car-sharing o coche multiservicio.
Zamora	Promover el transporte público/ Fomentar el uso de la bicicleta/ Restricciones de acceso y de estacionamiento/las previstas en el PMUS.	Las previstas en el PMUS.

Como se observa, en todos los ayuntamientos se promueve el transporte público, el uso de la bicicleta y los vehículos eléctricos.

Otro análisis en este apartado es el que se refiere a la evaluación de la existencia de excepciones (o exenciones), suficientemente justificadas, o bien de alternativas a las



restricciones absolutas impuestas a los vehículos más contaminantes, como su modulación horaria, el establecimiento de regímenes transitorios de duración suficientemente calibrada para fomentar el trasvase modal a medios de transporte más sostenibles o la adopción de medidas de facilitación de la transición del parque móvil español hacia vehículos de cero emisiones.

Se ha comprobado que en todos los proyectos se han analizado alternativas a las restricciones absolutas impuestas. En el siguiente cuadro se recogen las establecidas por cada ayuntamiento:

Cuadro 9: Alternativas a las restricciones absolutas

Ayuntamientos	Modulación horaria	Trasvase a medios de transporte más sostenibles	Transición a vehículos 0
Ávila	No	No	Sí
Burgos	No	No	Sí
León	No	No	No
Ponferrada	No	No	No
Palencia	No	No	No
Salamanca	Sí	No	-
Segovia	No	No	No
Valladolid	Sí	No	No
Zamora	Sí	No	No

Además, los ayuntamientos han incluido un número considerable de excepciones a las restricciones y han aprobado los procedimientos para tramitar y conceder las exenciones y accesos temporales a las ZBE, previstos en su ordenanza reguladora, salvo en el caso de los Ayuntamientos de Burgos, Ponferrada y Palencia.

Así, todos los ayuntamientos han establecido excepciones para los residentes, vehículos de carga y descarga, vehículos con distintivo de movilidad reducida, vehículos que prestan servicios públicos, como limpieza o retirada de residuos, vehículos de transporte público, ambulancias, coches de policía, etc. También se han establecido excepciones para propietarios de plazas de aparcamiento en el interior de la ZBE, salvo en el caso del Ayuntamiento de Zamora.

Otro tipo de excepciones/exenciones previstas por los distintos ayuntamientos, han sido las siguientes:

- Ávila: vehículos de proveedores de negocios, vehículos declarados auto taxi, vehículos de reparto a domicilio, vehículos de autoescuelas, vehículos de mudanzas, vehículos menores escolarizados, y vehículos de transporte de dinero y valores.



- Burgos: servicios públicos esenciales, vehículos diplomáticos, vehículos auto taxi y vehículos de arrendamiento con conductor.
- León: servicios funerarios, sanitarios, sociosanitarios, farmacéuticos, educativos y religiosos, vehículos pertenecientes a contratistas de la Administración pública que realicen actividades dentro de la ZBE, mientras dure dicha actividad, alojamiento en hoteles, parkings públicos, y talleres de vehículos.
- Ponferrada: clientes de establecimientos hoteleros y apartamentos turísticos, vehículos para actos en la vía pública, propietarios y empleados de negocios dentro de la ZBE, empresas de reparto a domicilio, vehículos de autoescuelas, vehículos de mudanzas, de venta ambulante, vehículos de transporte de dinero y valores, vehículos que acceden a talleres de reparación, empresas de construcción, instalación y mantenimientos que estén realizando trabajos en el interior, y grúas para el remolque de vehículos y vehículos taller y auxilio.
- Palencia: vehículos de mudanzas, servicios funerarios, vehículos destinados al transporte de fondos y gestión del efectivo, grúas de rescate de vehículos y vehículos-taller y auxilio en carretera, y vehículos de personas con ingresos anuales inferiores a 1,3 veces el IPREM anual, incrementados en el caso de unidad familiar o de convivencia, en un porcentaje por cada miembro adicional (20 % por el primer miembro adicional, 10 % por el segundo y 5 % por el tercero y siguientes), hasta el límite máximo del 2,1 del IPREM anual, por unidad familiar), incluyendo solo un vehículo por cada unidad familiar.
- Salamanca: accesos a aparcamientos públicos en interior de la ZBE, vehículos de mudanzas, funerarios y vehículos destinados al transporte de fondos y gestión de efectivo, vehículos turismo de empresas y autónomos.
- Segovia: vehículos históricos y ciclomotores.
- Valladolid: vehículos de mudanzas, servicios funerarios y vehículos destinados al transporte de fondos y gestión del efectivo, para atender servicios dentro de la ZBE, grúas de rescate de vehículos y vehículos-taller y auxilio en carretera para atender servicios dentro de la ZBE, vehículos de personas con ingresos anuales inferiores a 1,3 veces el IPREM anual incrementados en el caso de unidad familiar o de convivencia, en un porcentaje por cada miembro, y vehículos de titularidad de familias numerosas de categoría especial.
- Zamora: vehículos para prestar servicios en actividades singulares o en eventos, extraordinarios en la vía pública, talleres autorizados de mantenimiento y reparación de vehículos, que se encuentren en el interior de la ZBE o accesos próximos y que requieran realizar pruebas de circulación u otros trayectos convenientemente justificados, vehículos asociados a personas en tratamiento médico, y vehículos funerarios.



En este apartado también se ha justificado por parte de todas las entidades el ámbito territorial al que alcanzan las ZBE.

⁷Por su parte, en relación con los accesos, las directrices del Ministerio para la Transición Ecológica para la creación de ZBE, en el punto 9.4.2.2, contemplan la posibilidad de que el acceso y circulación en las zonas pueda incorporar el pago de una tasa o peaje, variable en función del vehículo y las horas. Se ha comprobado que han incluido esta posibilidad, los proyectos de Ávila, Burgos, León, Palencia y Zamora, este último, en el caso de superación del máximo de las autorizaciones de acceso temporal para vehículos residentes del municipio fuera de la ZBE.

8. Sistema de control de accesos, circulación y estacionamiento en las ZBE:

Se ha comprobado que en todos los proyectos se ha previsto el establecimiento de sistemas de control de accesos, de circulación y de estacionamiento.

En todos los casos se ha previsto la instalación de cámaras de vigilancia con lectura de matrículas, así como su correspondiente plataforma tecnológica. En los proyectos de León, Segovia y Valladolid se indica que también se contará con vigilancia de la policía local. Por su parte, en León y Segovia, se han propuesto asimismo barreras o bolardos automáticos para el control de los accesos.

9. Análisis jurídico de la naturaleza de la ZBE y de los derechos y obligaciones que se pretenden implantar en el municipio o territorio insular:

Este análisis afecta a la competencia, potestades administrativas (especialmente la sancionadora) e instrumentos adecuados para su implementación, tales como convenios de colaboración.

Se ha comprobado que en todos los proyectos se ha realizado este análisis.

10. Memoria económica:

Esta memoria debe incluir al menos, los siguientes análisis de impacto:

- Análisis del impacto presupuestario y económico de la ZBE en las entidades locales conforme al artículo 7.3 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, y en el artículo 129.7 de la Ley 39/2015.
- Análisis de las consecuencias en la competencia y el mercado, conforme a lo exigido por los artículos 129 y siguientes de la Ley 39/2015.
- Consecuencias del establecimiento de las ZBE para los grupos sociales de mayor vulnerabilidad.

⁷ Párrafo modificado en virtud de alegaciones



Se ha verificado que en todos los proyectos se incluye esta Memoria y en ella constan los tres análisis de impacto.

11. Análisis de impacto social, de género y de discapacidad:

El análisis de referencia debe poner especial énfasis en los grupos sociales de mayor vulnerabilidad, tanto desde la perspectiva de beneficios para la salud como de limitación individual de la movilidad, incluyendo las campañas previstas para su publicidad.

Todos los ayuntamientos han previsto este análisis, pero solo en seis se han realizado las campañas previstas, que han consistido en lo siguiente:

- Ávila: cartelería, pantallas de información variable, difusión en web, redes sociales, y medios de comunicación locales.
- León: a través de la web municipal, elaboración de tríptico, notas de prensa municipales de contenido específico y atención ciudadana por parte de la oficina gestora de las autorizaciones.
- Ponferrada: encuestas domiciliarias en el transporte privado y en el público.
- Salamanca: se han realizado dos campañas en los medios de comunicación locales, una en junio de 2024 y otra en marzo de 2025.
- Valladolid: exposiciones informativas, servicio de atención presencial a través del servicio municipal de información y administración electrónica, reuniones de información y formación con diferentes colectivos sociales, servicio de atención telefónica y mediante WhatsApp, habilitación en el portal web del Ayuntamiento de un enlace específico para obtener la información y el acceso a la plataforma tecnológica de gestión de la ZBE, noticias en la web municipal y en prensa, edición y difusión de material audiovisual en redes sociales, vídeo específico divulgativo, edición y buzono de 100.000 folletos informativos, 19 paneles variables de información específica de tráfico, y edición y difusión de cartelería digital y convencional en los soportes MUPI.
- Zamora: publicación previa del proyecto de implantación de ZBE, con numerosos titulares, debates radiofónicos y manifestaciones de todo tipo en los diferentes medios de comunicación local.

12. Procedimientos para el seguimiento de su cumplimiento y revisión. Definición de indicadores de calidad del aire y cambio climático, establecimiento de la periodicidad del seguimiento de estos y acceso a la información:

El análisis de este punto se efectúa más adelante, dentro del apartado VI.5 del presente Informe, donde se trata de una forma específica de la comprobación de los



procedimientos de seguimiento y evaluación de las ZBE, mediante el establecimiento de indicadores y la emisión de informes.

13. Plan de comunicación, participación y sensibilización, estableciendo un diálogo con la ciudadanía, agentes económicos y otros actores de la movilidad, para incorporarlos al proceso:

⁸Se ha constatado que todos los ayuntamientos han establecido en sus proyectos de ZBE, el plan de referencia, salvo en el caso de Zamora, que no lo ha hecho, y que, a la fecha de finalización de los trabajos de campo para la elaboración del presente Informe, tiene previsto contratar a una empresa especializada para su realización y ha declarado en fase de alegaciones haber llevado a cabo actuaciones de comunicación en forma de anuncios y notas de prensa, reuniones con agentes sociales y debates a través de consejos sectoriales.

En todos los planes se ha previsto realizar consultas públicas, y/o mesas de diálogo, con objeto de fomentar la participación. Con carácter general, los sectores con los que se acuerda reunirse son comerciantes, asociaciones vecinales, organizaciones medioambientales, y empresas de transporte.

Todas las entidades que han establecido el plan de comunicación prevén también informar a través de la web municipal y realizar campañas de comunicación, tanto en redes sociales como en prensa. Todas, salvo Burgos y Ponferrada, las han previsto asimismo en radio, y los Ayuntamientos de Salamanca, Segovia y Valladolid, en televisión.

Otras actuaciones previstas por varios ayuntamientos han sido las de utilización de pantallas de información variable, creación de una oficina de atención al ciudadano, elaboración de una APP para gestión de la información, y cartelería exterior.

En el siguiente cuadro se recoge un resumen de las actuaciones planificadas o previstas por cada una de las entidades:

⁸ Párrafo modificado en virtud de alegaciones



Cuadro 10: Actuaciones de sensibilización previstas

Aytos.	Actuaciones previstas
Ávila	Campañas en redes sociales/campañas en prensa/campañas en radio/información ciudadana en la web municipal/pantallas de información variable/paneles de información/marquesinas.
Burgos	Campañas en redes sociales/campañas en prensa/página web del Ayuntamiento.
León	Campañas en redes sociales/campañas en prensa/campañas en radio/paneles publicitarios en vía pública/APP específica de gestión de vía pública, jornadas específicas de difusión.
Ponferrada	Campañas en redes sociales/campañas en prensa/actividades durante la semana europea de la movilidad, semana de la bicicleta, día del medio ambiente, etc./cartelería en las calles/plataforma web y APP para la gestión de la información.
Palencia	Campañas en redes sociales/campañas en prensa/campañas en radio/aplicación gratuita por teléfono/creación oficina atención al ciudadano/plataforma web y APP para la gestión de la información.
Salamanca	Campañas en redes sociales/campañas en prensa/campañas en radio/campañas en televisión/información en web del Ayuntamiento/pantallas de información variable/MUPIS publicitarios/confección dípticos explicativos que estarán a disposición en las oficinas de la ZBE y del Ayuntamiento.
Segovia	Campañas en redes sociales/campañas en prensa/campañas en radio/campañas en televisión web del Ayuntamiento/cartelería exterior.
Valladolid	Campañas en redes sociales/campañas en prensa/campañas en radio/campañas en televisión/campañas de comunicación que irán asociadas a las campañas de concienciación y difusión recogidas en el Plan de Mejora de la Calidad del Aire, aplicación gratuita para teléfonos móvil "Vallaaire"/crear una oficina de atención al ciudadano, la web pública, y por extensión su APP asociada de la ZBE comprenderá todas las funcionalidades que un ciudadano puede requerir en su interacción con la plataforma de gestión de accesos.

También, el Anexo I del Real Decreto 1052/2022 prevé, en su apartado B, otro contenido complementario de los proyectos de las ZBE, relacionado principalmente con la contaminación acústica, cuya comprobación a continuación se presenta:

1. Estaciones de medición de ruido ambiental:

Se trata de estaciones o puntos de muestreo definidos para las campañas de los indicadores de ruido, así como áreas de superación de los valores límite, en su caso.

Se ha comprobado que todas las entidades realizaron un estudio previo que contenían los mapas de ruido.

2. Naturaleza y evaluación de la contaminación acústica:

Indicadores de ruido ambiental observados durante los ejercicios anteriores al establecimiento de las ZBE, y técnicas de evaluación utilizadas.

Según las verificaciones efectuadas, esta evaluación se incluye en todos los proyectos.

3. Información disponible sobre las fuentes de ruido existentes en la zona:

Se ha comprobado que en todos los proyectos de ZBE se incluye la naturaleza y evaluación de la contaminación acústica, así como información sobre las fuentes de ruido existentes en la zona.



4. Objetivos cuantificables a los que se refiere el apartado 4 del artículo 3 (Real Decreto 1052/2022):

Este apartado indica que, de manera adicional, las entidades locales pueden establecer y recoger objetivos cuantificables para cada uno de los siguientes ámbitos: calidad acústica, impulso del cambio modal y promoción de la eficiencia energética.

Se ha constatado que en todos los proyectos se han definido objetivos relacionados con la calidad acústica y relacionados con el cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles, salvo en el del Ayuntamiento de Salamanca, en el que no se cuenta con datos propios, posponiéndose la definición de objetivos a las próximas revisiones anuales, de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

En cuanto a los objetivos relacionados con la promoción de la eficiencia energética, se han establecido en los proyectos de Ávila, Burgos, Ponferrada y Palencia.

5. Medidas de contribución al cumplimiento de los objetivos de calidad acústica:

Se ha comprobado que en todos los proyectos se han incluido este tipo de medidas, salvo en el de Salamanca, en el que no se han incluido a la espera, según la información facilitada, de contar con información propia suficiente para poder realizarlo con base científica.

6. Procedimientos para el seguimiento de su cumplimiento y revisión:

Se trata de la definición de indicadores de movilidad sostenible, ruido y eficiencia energética, del establecimiento de la periodicidad de su seguimiento y del acceso a la información.

Al igual que lo señalado anteriormente, en relación con el punto 12 del apartado A del Anexo I, este análisis se efectúa en el apartado VI.5 del presente Informe.

VI.3. COMPROBACIÓN DE ALGUNOS ASPECTOS DE LA IMPLANTACIÓN Y EL FUNCIONAMIENTO

En este apartado se presenta la comprobación de algunos aspectos que afectan a las zonas implantadas o establecidas y otras que afectan a las zonas en funcionamiento.

VI.3.1. OBLIGACIONES DE INFORMACIÓN A OTRAS ADMINISTRACIONES DEL ESTABLECIMIENTO DE LAS ZONAS

Según se establece en el art. 10.2 del Real Decreto 1052/2022, se debe informar a la Dirección General de Tráfico y autoridades autonómicas competentes en materia de tráfico sobre el contorno de las ZBE, horarios, si los hubiera, y vehículos permitidos, en base a su clasificación ambiental, en el plazo máximo de un mes desde su establecimiento.



A su vez, la Dirección General de Tráfico pondrá esta información a disposición de navegadores, vehículos y otros de agentes del ecosistema de la movilidad, a través del denominado Punto de Acceso Nacional de Tráfico y Movilidad.

Por su parte, en el punto 3 del artículo 10 se señala que las entidades locales deben informar al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, así como al órgano autonómico competente en materia de medio ambiente, sobre las ZBE establecidas en su territorio, incluyendo, al menos, la delimitación y superficie de la ZBE, las medidas adoptadas y su calendario de desarrollo, y el resultado de los indicadores obligatorios de seguimiento, en el plazo máximo de un mes desde su establecimiento.

En el siguiente cuadro se presenta el resultado de la comprobación del cumplimiento de estas obligaciones de información, de conformidad con los preceptos señalados:

Cuadro 11: Comprobación del cumplimiento de las obligaciones de información a otras Administraciones en las zonas establecidas, a 31 de marzo de 2025

Ayuntamientos	DGT	Consejería de Movilidad y Transformación Digital	Ministerio de Transición Ecológica y el Reto Demográfico	Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio
Ávila	Sí	No	No	No
Burgos	No	No	No	No
Ponferrada	Sí	Sí	Sí	Sí
Salamanca	Sí	No	No	No
Segovia	No	No	No	No
Valladolid	Sí	No	No	No

Fuente: Formularios y DGT.

Por lo que se refiere a la información a remitir de conformidad con el apartado 2 del artículo 10, es decir, información relativa al contorno de las ZBE, horarios si los hubiera y vehículos permitidos en un mes desde el establecimiento de la misma, todos los ayuntamientos, a excepción de Burgos y Segovia, han enviado la comunicación a la Dirección General de Tráfico. En cuanto a la comunicación a la autoridad autonómica competente en materia de tráfico, que es la Consejería de Movilidad y Transformación Digital, se ha efectuado únicamente por Ponferrada.

Con respecto a la información a suministrar de conformidad con el apartado 3 del artículo 10 al Ministerio de Transición Ecológica y el Reto Demográfico sobre el establecimiento de la ZBE, que se refiere a la delimitación y superficie, las medidas adoptadas y su calendario de desarrollo, y el resultado de los indicadores obligatorios de seguimiento, se remite únicamente por el Ayuntamiento de Ponferrada.

En el caso de los Ayuntamientos de Segovia y Valladolid, cabe señalar que se ha efectuado una remisión, tanto a la Subdelegación del Gobierno como a la Delegación Territorial de la Junta de Castilla y León, si bien en cumplimiento de lo previsto en el



art. 56.1 LRBRL. Por medio de esta remisión se comunica la aprobación definitiva de sus respectivas ordenanzas reguladoras de la ZBE.

VI.3.2. COMUNICACIÓN Y PUBLICIDAD DE LAS ZONAS ESTABLECIDAS

Uno de los aspectos analizados en el apartado VI.2.2.2, al tratar del contenido del proyecto (punto 13), es el Plan de comunicación, el cual debía estar previsto al tramitarse dicho proyecto. Al margen de la situación del Ayuntamiento de Zamora, sobre el que se ha señalado que contaba con el plan en tramitación, los planes de comunicación, participación y sensibilización prevén, además de medidas para el fomento de la participación, una serie de actuaciones relativas a campañas de comunicación y difusión de las zonas. En virtud de ello, los Ayuntamientos de Ávila, Ponferrada, Salamanca y Valladolid han comunicado en el curso de los trabajos de campo de esta fiscalización haber realizado efectivamente las actuaciones que se exponen en el siguiente cuadro, con indicación en determinados casos de su coste:

Cuadro 12: Actuaciones de comunicación previstas en el Plan de comunicación, participación y sensibilización, ejecutadas a 31 de marzo de 2025

Ayuntamientos	Actuaciones realizadas para la publicidad ZBE	Gastos hasta 31/03/2025 (€)
Ávila	Campaña en medios de comunicación informando entrada en vigor ZBE (diciembre 24-enero 25). Publireportaje febrero 2025 sobre la ZBE. Dos programas informativos en la televisión local con emisión provincial. Notas de prensa publicadas también en el <i>Bandomóvil.com</i> . Puesta en marcha web informativa y plataforma de gestión de la ZBE.	2.578,00
Ponferrada	Vídeo promocional de la ZBE. Creación página web para resolver dudas o consultas.	-
Salamanca	Dos campañas publicitarias. Campañas en junio 2024 y marzo 2025 en diversas emisoras de radio (Onda Cero, Cadena Ser, Esradio), TV 8 y prensa. Publicidad a través de la web municipal.	36.000,00
Valladolid	Doce programas y acciones divulgativas: Exposición informativa, enlace en portal web del ayuntamiento, noticias en prensa, material audiovisual en RRSS, vídeo divulgativo, campañas de difusión, paneles y MUPIS.	27.950,00

Los Ayuntamientos de Ávila, Salamanca y Valladolid han cuantificado las campañas realizadas. En el caso del Ayuntamiento de Ávila, además, ha manifestado que en su presupuesto de 2025 contaba con una partida para campañas de publicidad de la ZBE, con un crédito de 6.000,00 €, y, con posterioridad al 31 de marzo de 2025, consta la realización de otras actuaciones como un vídeo explicativo en mayo de 2025 (3.000,00 €) y otra campaña informativa en junio de 2025 (1.089,00 €).

Las actuaciones se corresponden con las previstas en los respectivos planes de comunicación, analizados en el apartado VI.2.2.2. Particularmente, estas entidades han realizado campañas a través de diferentes medios de comunicación y han habilitado sus



correspondientes páginas web municipales con el fin de dar a conocer la ZBE a la ciudadanía.

Cabe señalar que, según la información facilitada, el Ayuntamiento de Segovia no llevó a cabo sus actuaciones previstas en el plan de comunicación, al suspenderse como consecuencia de la sentencia anulatoria de la ordenanza. Se llegó a contratar la compra de espacios publicitarios en distintos medios de comunicación en relación con la implantación de la ZBE, por importe de 10.805,30 €. Por otra parte, en el contrato de suministro, configuración y puesta en servicio del sistema de gestión de la ZBE se incluía el buzoneo de un folleto explicativo de dicha implantación.

⁹El Ayuntamiento de León, cuya zona no estaba establecida en el ámbito temporal del Informe, ha manifestado que ha llevado a cabo también actuaciones previstas en su plan de comunicación, consistentes en diversas campañas informativas y divulgativas de las zonas de bajas emisiones.

VI.3.3. ACTUACIONES EN LAS ZONAS EN FUNCIONAMIENTO

VI.3.3.1. Señalización

Las ZBE deben señalizarse de forma clara en sus puntos de acceso, tal y como establece el art. 14 del Real Decreto 1052/2022. Según el análisis efectuado, los Ayuntamientos de Ávila y Ponferrada tenían sus zonas señalizadas, utilizando para ello la señal regulada en la Instrucción MOV 21/3, aprobada por la Dirección General de Tráfico, el 2 de junio de 2021. La señal tiene un diseño específico y es indicativa de la prohibición de entrada a vehículos a motor, a excepción de los que dispongan del distintivo ambiental indicado por cada entidad en la parte inferior de la señal.

Cabe señalar que la DGT ha aprobado una actualización del Reglamento General de Circulación a través del Real Decreto 465/2025, de 10 de junio, por el que se modifica el aprobado por Real Decreto 1428/2002, de 21 de noviembre, en materia de señalización de tráfico, en el que se introduce la señal R-120, de referencia, que prohíbe el acceso a vehículos en función de su distintivo ambiental, de conformidad con lo establecido en la Instrucción MOV 21/3.

En el Ayuntamiento de Ávila el tipo de información suministrada en las señales instaladas es la de los vehículos permitidos. Según el artículo 8 de su ordenanza reguladora, se permite la circulación en el interior de la ZBE de los vehículos con distintivo ambiental Cero, Eco, B y C, mientras que los vehículos sin etiqueta se verán restringidos. Esta entidad cuenta con una plataforma oficial online, en vigor desde el 2 de enero de 2025, donde los particulares pueden verificar el distintivo ambiental de su vehículo.

Por lo que respecta a la señalización de tráfico en el Ayuntamiento de Ponferrada, se han instalado restricciones de acceso con señalizaciones horizontales en todas las

⁹ Párrafo añadido en virtud de alegaciones



entradas y salidas; así como indicadores de señal verticales en los accesos principales, marcando de forma visible los límites de la ZBE, para la identificación inmediata por parte de los conductores que están accediendo a la zona regulada.

Como complemento a las señalizaciones anteriores, en este Ayuntamiento se han instalado diez pantallas de gran formato, conectadas a los diferentes sistemas de control de la ZBE, proporcionando información de restricciones de circulación en la ZBE, niveles de calidad del aire (incluyendo la concentración de contaminantes), disponibilidad de plazas de aparcamiento clasificadas por calles y estado de aparcamiento disuasorio y otros parkings públicos.

Si bien el funcionamiento de la zona en el Ayuntamiento de Valladolid ha sido posterior al 31 de marzo de 2025, cabe señalar, que sus actuaciones de señalización identifican de forma clara los puntos de acceso a la misma, la ubicación de las cámaras y los puntos de control, cumpliendo también con lo establecido en el art. 14 del Real Decreto 1052/2022. Además de las señales de tráfico marcando el inicio y el final de la ZBE, se han marcado en el suelo con pintura las calles afectadas, para información de los conductores.

VI.3.3.2. Monitorización y seguimiento (control de accesos)

Se analizan en este apartado las actuaciones de monitorización y control de accesos para llevar a cabo un seguimiento del cumplimiento de las restricciones en las zonas en funcionamiento. Las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos se fijan según la clasificación de vehículos por su nivel de emisiones, atendiendo al Reglamento General de Vehículos vigente (Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre).

En el siguiente cuadro se exponen los diferentes sistemas de control establecidos por los Ayuntamientos de Ávila y Ponferrada, en función de lo previsto al efecto en las Directrices para la creación de zonas de bajas emisiones del Ministerio para la Transición Ecológica:



Cuadro 13: ¹⁰Mecanismos de control. Monitorización y seguimiento

	Ayuntamiento de Ávila		Ayuntamiento de Ponferrada	
	Situación	Finalidad	Situación	Finalidad
Distintivos ambientales de la DGT.	En funcionamiento	Avisos de infracción	En funcionamiento	Avisos de infracción
Tratamiento imágenes Matriculas: software de reconocimiento de caracteres, identificación de matrículas, e incorporación en bases de datos.	En funcionamiento	Avisos de infracción	En funcionamiento	Avisos de infracción
Integración de la entidad local en la plataforma de intercambio de información con el Registro de vehículos de la DGT.	En funcionamiento	Avisos de infracción	En funcionamiento	Avisos de infracción
Registro de vehículos municipal (control de otros tipos de vehículos no identificados en el Registro de Vehículos de la DGT, sometidos a una autorización municipal previa, excepción, moratoria, etc.).	En funcionamiento	Avisos de infracción	En tramitación	Avisos de infracción
Sistemas de control de estacionamiento regulado en ZBE.	No previsto	-	En funcionamiento	Informar a los usuarios de las plazas de estacionamiento libres

Se encuentran en funcionamiento la mayor parte de los mecanismos, con las excepciones que pueden verse en el cuadro.

Los distintivos ambientales de la DGT constituyen una forma de clasificar y controlar los vehículos, en función de su eficiencia energética y el impacto medioambiental que ocasionan.

En el Anexo XI del Real Decreto 2822/1988, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, la señal V-25 corresponde al distintivo ambiental. La clasificación ambiental que los vehículos pueden tener en el Registro de Vehículos es: 0 emisiones (adhesivo con fondo de color azul), ECO (fondo verde y azul), C (fondo verde) y B (fondo amarillo). No se crea distintivo para el resto de los vehículos.

En ambos ayuntamientos, el control de acceso de los vehículos a las ZBE se encuentra en funcionamiento, basándose en un sistema tecnológico formado por un conjunto de cámaras equipadas con sistemas de reconocimiento de matrículas.

Se encuentra en funcionamiento la integración de ambas entidades en la plataforma, produciéndose el intercambio de información con el REST de la Dirección General de Tráfico, recibiendo información alfanumérica y geoespacial.

¹¹En cuanto al control de otro tipo de vehículos sujetos a autorización o excepción, por parte del Ayuntamiento de Ávila se lleva un control de los vehículos importados de otros países sin homologación o con problemas administrativos en el proceso de

¹⁰ Cuadro modificado en virtud de alegaciones

¹¹ Párrafo modificado en virtud de alegaciones



matriculación, o bien, que requieren una autorización previa para circular en determinadas circunstancias, con ciertos requisitos de emisiones o que cuenten con autorización especial. En el caso del Ayuntamiento de Ponferrada, este control se halla ya en funcionamiento, desde noviembre de 2025.

¹²Por su parte, en el Ayuntamiento de Ávila no está previsto que el sistema de control regulado esté asociado a la ZBE existente, con sus calles y reglas de acceso propias establecidas. En Ponferrada, en relación con la gestión del estacionamiento regulado, se contempla la utilización de sensores conteo de las plazas de aparcamiento, que en su totalidad están incluidas en la ORA, y la inclusión de la correspondiente publicidad en las pantallas informativas, aplicación y web sobre el número de plazas disponibles en tiempo real en cada calle, con el objetivo de mejorar el tráfico de agitación en la ZBE.

Cabe señalar que el Ayuntamiento de Valladolid, cuya zona entró en funcionamiento el 1 de julio de 2025, cuenta con cámaras de lectura de matrículas en el perímetro de la zona y se efectúan contrastes de vehículos autorizados, según la información obrante en las bases de datos.

VI.3.3.3. Sanciones

Según se establece en el art. 15 del Real Decreto 1052/2022, en el supuesto de que no se respeten las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento derivadas de las zonas, se generará una conducta constitutiva de infracción tipificada como grave en el art. 76, párrafo z3), del del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, siendo de aplicación el régimen sancionador previsto en el título V de dicha norma.

Los Ayuntamientos de Ávila y Ponferrada tienen regulado en sus ordenanzas el procedimiento sancionador, calificando de infracciones graves, cuando no sean constitutivas de delito, las conductas referidas a no respetar las restricciones de circulación, o bien de aparcamiento, en las ZBE.

En el caso del Ayuntamiento de Ávila, la fecha inicialmente prevista para el inicio de la imposición de sanciones era el 1 de julio de 2025, y en el de Ponferrada se sitúa en el 1 de julio de 2027.

Con respecto al Ayuntamiento de Ávila, en los seis primeros meses desde la entrada en vigor de la ordenanza, el 1/1/2025, las sanciones serían comunicadas a efectos meramente informativos, sin ser objeto de denuncia ni sanción económica.

En el Ayuntamiento de Ponferrada, el régimen sancionador contempla también un calendario, según el cual, hasta el 31 de diciembre de 2026, se produce una fase previa informativa a la ciudadanía, sin imposición de sanciones. Hasta la plena entrada en vigor

¹² Párrafo modificado en virtud de alegaciones



del régimen, del 1 de enero al 30 de junio de 2027, se prevé practicar apercibimientos a los conductores infractores y en el supuesto de reincidencia, la tercera y posteriores infracciones serán sancionadas con multa por importe de 100 €.

En relación con el Ayuntamiento de Valladolid, cuya zona entró en funcionamiento el 1 de julio de 2025, al tratar en su ordenanza del régimen sancionador, se difiere su entrada en vigor 6 meses desde la publicación de la ordenanza, aproximándose así a la fecha de puesta en funcionamiento de la zona. También esta entidad prevé un calendario diferido de sanciones en función del distintivo ambiental de los vehículos.

VI.4. ANÁLISIS DE LOS MEDIOS Y RECURSOS EMPLEADOS

VI.4.1. FINANCIACIÓN DE LAS ACTUACIONES

Para la implantación de las ZBE, y teniendo en cuenta el Objetivo n.º 4 del CID, del Componente 1 del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, aprobó la Orden 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 y la transformación digital y sostenible del transporte urbano, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y se aprueba y publica la convocatoria correspondiente al ejercicio 2021 (dicha Orden fue modificada por Orden TMA/354/2022, de 25 de abril, en lo relativo a los plazos de ejecución).

Las ayudas que establece la Orden se estructuran en cuatro líneas, siendo la primera de ellas la destinada a las actuaciones de implementación de las ZBE, englobando las siguientes (art.34 a) de la Orden TMA/892/2021):

1. Actuaciones que recojan inversiones para la implantación y puesta en funcionamiento de una zona de bajas emisiones.
2. Actuaciones complementarias a una ZBE existente o de nueva implantación.

Las entidades fiscalizadas han obtenido subvenciones correspondientes a dicha orden, a través de dos convocatorias:

La primera de ellas se resuelve por Orden del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de 20 de mayo de 2022, por la que se conceden las ayudas de la primera convocatoria del programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

La segunda convocatoria, efectuada por Orden de 21 de julio de 2022 del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se resuelve por Orden Ministerial, de 17 de julio de 2023, por la que se conceden las ayudas de la segunda convocatoria del programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas



emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Asimismo, la Junta de Castilla y León, a través de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del territorio, en mayo de 2022, concedió de forma directa subvenciones a 19 ayuntamientos para la puesta en marcha de actuaciones contra el cambio climático en el marco del Plan PIMA cambio climático. El Ayuntamiento de Zamora ha sido beneficiario de esta subvención para el diseño y despliegue de ZBE de dicha ciudad.

De conformidad con el artículo 34. a) de la Orden TMA/892/2021, se recogen en el siguiente cuadro las ayudas recibidas, concretándose tanto el proyecto financiado como su importe, e incluyéndose las destinadas al cumplimiento del objetivo de implantación de la ZBE de la primera convocatoria (código PRTRMU) y las de la segunda convocatoria (código ZBEMRR). Se han incluido también las procedentes de la Junta de Castilla y León. La relación de ayuntamientos corresponde a los mayores de 50.000 habitantes y a Soria, pues el resto de las entidades no han recibido subvenciones al objeto.



CONSEJO DE CUENTAS DE CASTILLA Y LEÓN

Fiscalización del establecimiento de zona de bajas emisiones en los municipios, en colaboración con el Tribunal de Cuentas

Cuadro 14: Relación total de subvenciones concedidas para la implantación de zonas de bajas emisiones y actuaciones complementarias. Orden Ministerial, de 20 de mayo de 2022, Orden Ministerial, de 17 de julio de 2023 y JCyL

Aytos.	Código Ayuda	Código y descripción de la actuación	Importe solicitado (€)	Importe concedido (€)
Ávila	ZBEMRR/22/00199	P02_L2-20220921-1 Sistema de vigilancia del tráfico.	195.024,23	195.024,23
Burgos	PRTRMU-21-00340	P1_L2-20210930-1 Implantación y puesta en funcionamiento de Zona de Bajas Emisiones.	2.653.275,00	2.653.275,00
León	PRTRMU-21-00336	P1_L2-20210930-1 Creación de zonas de bajas emisiones (ZBE+ZBE-P).	1.159.105,00	1.895.158,00
		P2_L2-20210930-1 Actuaciones complementarias a la creación de ZBE.	736.053,00	
Ponferrada	PRTRMU-21-00206	P1_L2-20210927-2 Señalización de la Zona de Bajas Emisiones "Ponferrada ZBE".	270.000,00	959.201,10
		P1_L2-20210927-3 Control de plazas de estacionamiento.	270.000,00	
		P1_L2-20210927-1 Sistema de control de accesos para la Zona de Bajas Emisiones "Ponferrada ZBE".	218.901,60	
		P2_L2-20210927-2 Sistema de información y control "Ponferrada ZBE".	200.299,50	
Palencia	ZBEMRR/22/00110	P01-L2-20220927-1 Sistema de control de accesos, señalización y gestión de Zona de Bajas Emisiones (ZBE).	1.283.029,20	1.283.029,20
Salamanca	PRTRMU-21-00125	P2_L2-20210923-1 Actuaciones complementarias zona de bajas emisiones.	880.814,21	1.707.596,32
		P1_L2-20210922-1 Implantación zona de bajas emisiones.	826.782,11	
Segovia	PRTRMU-21-00168	P1_L2-20210923-1 Inversiones para la implantación y puesta en funcionamiento de una ZBE en Segovia.	579.383,07	579.383,07
Soria	PRTRMU-21-00210	P1_L2-20210928-1 Implantación de una zona de bajas emisiones en la ciudad de Soria.	327.003,22	327.003,22
Valladolid	PRTRMU-21-00075	P1_L2-20210915-1 Implantación del proyecto de la ZBE diseñado para el centro de Valladolid.	1.123.871,00	1.925.417,42
	ZBEMRR/22/0069	P02-L2-20220921-1 Actuaciones complementarias a la Zona de Bajas Emisiones (ZBE).	801.546,42	
Zamora	Plan PIMA JCYL	Diseño y despliegue de ZBE de Zamora.	56.880,00	56.880,00
Total				11.581.967,56

La totalidad de las entidades de más de 50.000 habitantes y Soria han sido beneficiarias de subvenciones para la implantación de una zona de bajas emisiones o para actuaciones complementarias de esta, si bien, el Ayuntamiento de Zamora, no ha sido beneficiario de subvención estatal, sino tan solo autonómica.



Por su parte, en los Anexos I y II pueden verse, atendiendo a la orden de concesión, la totalidad de subvenciones obtenidas por las entidades locales, ya sean para zonas de bajas emisiones (apartado a) del art. 34 de la Orden TMA/892/2021) o para otras actuaciones, que afectan al cambio hacia medios de transporte sostenibles y al transporte público (apartados b), c) y d)), extensibles a municipios mayores de 20.000 habitantes.

En concreto, el contenido de estos tres últimos apartados es el siguiente:

- b): Fomento del cambio modal en entornos urbanos y metropolitanos hacia modos de transporte más sostenibles, priorizando el transporte público colectivo y la movilidad activa.
- c): Fomento de la transformación del transporte público de viajeros y mercancías hacia una actividad de cero emisiones.
- d): Digitalización de la actividad de los servicios públicos de transporte.

De estos Anexos destaca, al margen de la información ya presentada sobre las subvenciones para ZBE del art. 34. a), que todos los ayuntamientos mayores de 50.000 habitantes y Soria han sido beneficiarios de otras subvenciones de la Orden TMA/892/2021, asociadas al transporte público y sostenible. Destaca el Ayuntamiento de Zamora que, no siendo beneficiario de subvenciones estatales para la implantación de zonas de bajas emisiones, lo fue para otras actuaciones encauzadas al transporte sostenible. También destaca el Ayuntamiento de Miranda de Ebro, que es el único menor de 50.000 habitantes y mayor de 20.000, no capital de provincia, que ha sido beneficiario de subvenciones estatales de esta índole.

VI.4.2. MEDIOS EMPLEADOS

Por lo que se refiere a los instrumentos o medios empleados para la implantación de las zonas de bajas emisiones, todos los ayuntamientos mayores de 50.000 habitantes y el Ayuntamiento de Soria, han acudido a la contratación, o bien del proyecto de ZBE, o bien de las inversiones necesarias para la implantación de la misma, incluyendo en este caso, entre otras actuaciones, la señalización, los sistemas de control de accesos, los sensores y medidores, etc. Ninguna de estas entidades ha utilizado el encargo a medios propios ni otras formas de actuación o colaboración, como pudieran ser convenios.

Como Anexo III, se presenta la correspondencia entre el objeto de las licitaciones y el código de las actuaciones y su importe. A continuación, se presenta la información obrante sobre estos contratos, así como el grado de ejecución de las actuaciones:



CONSEJO DE CUENTAS DE CASTILLA Y LEÓN

Fiscalización del establecimiento de zona de bajas emisiones en los municipios, en colaboración con el Tribunal de Cuentas

Cuadro 15: Contratos para la implantación de la Zona de Bajas Emisiones y actuaciones complementarias a la misma. Situación a 31/03/2025

Ayts.	Código y descripción actuación	Fecha de formalización/ adjudicación	Adjudicación. con IVA (€)	Situación contrato a 31/03/2025	Importe subvención (€)	Ejecución a 31/3/2025 (Coste) *		
Ávila	P02_L2-20220929-1 Sistema de vigilancia del tráfico.	19/04/2024	265.534,50	Finalizado	195.024,23	265.534,50		
Burgos	P1_L2-20210930-1 Implantación y puesta en funcionamiento de Zona de Bajas Emisiones.	29/10/2024	3.500.478,58	No iniciado	2.653.275,00	0,00		
León	P1_L2-20210930-1 Creación de zonas de bajas emisiones (ZBE+ZBE-P).	27/10/2022	1.919.089,80	En curso	1.159.105,00	1.941.151,60		
	P2_L2-20210930-1 Actuaciones complementarias a la creación de ZBE.	24/10/2022	122.038,93	Finalizado	736.053,00			
Ponferrada	P1_L2-20210927-1 Sistema de control de accesos para la Zona de Bajas Emisiones “Ponferrada ZBE”.	29/08/2022	277.271,14	Finalizado	218.901,60	1.396.293,58		
	P1_L2-20210927-2 Señalización de la Zona de Bajas Emisiones “Ponferrada ZBE”.	04/01/2023	46.334,28	Finalizado	270.000,00			
		03/12/2024	155.862,76	En curso				
	P1_L2-20210927-3 Control de plazas de estacionamiento.	01/09/2022	314.892,64	Finalizado	270.000,00			
		P2_L2-20210927-2 Sistema de información y control “Ponferrada ZBE”.	04/01/2023	151.306,58	Finalizado		200.299,50	
	04/12/2023		35.695,00	Finalizado				
	24/11/2023		37.510,00	Finalizado				
	07/11/2024		36.300,00	Finalizado				
	21/09/2022		319.538,49	Finalizado				
	09/06/2023		15.790,50	Finalizado				
	16/08/2024		1.549,96	Finalizado				
02/06/2023	17.726,50	Finalizado						
Palencia	P01_L2-20220927-1 Sistema de control de accesos, señalización y gestión de ZBE.	26/11/2024	1.673.212,64	No iniciado	1.283.029,20	0,00		
Salamanca	P2_L2-20210923-1 Actuaciones complementarias zona de bajas emisiones.	08/11/2022	2.761.692,23	En curso	880.814,21	2.710.440,07		
	P1_L2-20210922-1 Implantación zona de bajas emisiones.	14/06/2022	1.053.974,86	En curso	826.782,11			
Segovia	-	12/05/2023	15.899,99	Finalizado	0,00	32.679,06		
	P1_L2-20210923-1 Inversiones para la implantación y puesta en funcionamiento de una ZBE en Segovia.	05/09/2024	574.588,09	No iniciado	579.383,07			
	-	05/06/2024	16.779,07	Finalizado	0,00			
	-	28/01/2025	10.805,30	No iniciado	0,00			
Soria	P1_L2-20210928-1 Implantación de una zona de bajas emisiones en la ciudad de Soria.	15/04/2024	17.938,25	Finalizado	327.003,22	199.279,32		
		22/04/2022	17.726,50	Finalizado				
		08/11/2024	377.875,05	En curso				
Valladolid	P1_L2-20210915-1 Implantación del proyecto de la ZBE diseñado para el centro de Valladolid.	30/12/2022	1.435.979,78	En curso	1.123.871,00	2.408.869,87		
		26/09/2022	253.337,70	Finalizado				
		07/10/2022	32.089,59	Finalizado				
		18/01/2024	181.500,00	Finalizado				
	P02_L2-20220921-1 Actuaciones complementarias a la ZBE.	18/04/2024	131.890,00	Finalizado	801.546,42			
		16/12/2024	249.997,79	En curso				
		18/04/2024	31.498,72	Finalizado				
		31/01/2025	32.540,14	En curso				
		24/01/2025	40.329,19	Finalizado				
		18/08/2022	257.334,78	Finalizado			0,00	
		-	-	15.790,50			Finalizado	0,00
		-	-	14.822,50			Finalizado	0,00
	-	-	17.545,00	Finalizado	0,00			
	-	-	11.520,00	Finalizado	0,00			
-	-	9.450,00	Finalizado	0,00				
Zamora	Diseño y despliegue de ZBE de Zamora (Plan PIMA).	16/10/2024	17.968,50	Finalizado	56.880,00	53.452,96		
		15/10/2024	17.999,96	Finalizado				
		-	17.484,50	Finalizado				

* Datos informados o certificados por la Intervención.

A excepción de algunos contratos de Segovia y Valladolid, que son de carácter menor, todas las entidades han financiado con fondos procedentes del Plan de



Recuperación, Transformación y Resiliencia la mayor parte del importe de sus contratos, si bien con cofinanciación por parte de los ayuntamientos en la mayoría de los casos.

Todos los contratos subvencionados han sido formalizados o adjudicados con posterioridad a la resolución de la concesión de las subvenciones. El Ayuntamiento de Salamanca es el único que ha optado por la modificación en 2022 de un contrato preexistente, formalizado en 2018. El Ayuntamiento de Valladolid ha formalizado dos contratos con posterioridad al 31 de marzo de 2025. Uno de ellos el 2 de junio de 2025 para el suministro de instrumental para la red de control de la calidad del aire, que se incluye como financiado por fondos del PRTR y el segundo, formalizado el 14 de agosto de 2025, para el mantenimiento y explotación de los sistemas de control de accesos y gestión de la ZBE, en el que se señala que no hay financiación de la UE.

En cuanto al Ayuntamiento de Zamora, ha adjudicado tres contratos menores, incluyendo la redacción del proyecto de la ZBE, que se financian con la subvención concedida por la Junta de Castilla y León, dentro del Plan PIMA. También entre los contratos del Ayuntamiento de Segovia se encuentra uno de asistencia técnica para la realización del proyecto.

El Ayuntamiento de Soria ha adjudicado tres contratos, uno de ellos menor, por importe de 17.726,50 €, con el fin de elaborar un plan para la ZBE e implantarla.

A 31 de marzo de 2025, Burgos y Palencia no habían iniciado sus contratos, y Segovia no lo había hecho en dos de ellos.

¹³Complementariamente, se presenta en el cuadro anterior la ejecución del gasto, en términos de obligaciones reconocidas, correspondiente a estas actuaciones y contratos a la fecha de referencia. Se observa que los Ayuntamientos de Ávila y Zamora han ejecutado todo el gasto previsto, frente a los de León, Ponferrada, Salamanca, Soria y Valladolid, que aún continúan con alguna ejecución en curso o, en el caso de Segovia, con dos contratos no iniciados. No obstante, en el caso de León, Ponferrada y Valladolid, se está más próximo a la ejecución total. El Ayuntamiento de León ha comunicado en fase de alegaciones que sus proyectos se encuentran ejecutados en su totalidad.

Los Ayuntamientos de Burgos y Palencia aún no tenían reconocidas obligaciones de sus respectivos contratos, a 31 de marzo de 2025. En el caso de Burgos, el contrato de obras para la implantación de zona de bajas emisiones para el tráfico fue formalizado el 29 de octubre de 2024 y, en el de Palencia, el contrato para el suministro e instalación del sistema de control de accesos en la ZBE fue formalizado el 26 de noviembre de 2024.

Como Anexo IV puede verse el detalle de los certificados e informes de ejecución presentados, con información de los créditos y partidas de gastos, así como de las anualidades presupuestarias.

¹³ Párrafo modificado en virtud de alegaciones



VI.5. PROCEDIMIENTOS DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

El art. 12 del Real Decreto 1052/2022, señala que las entidades locales deben establecer, para las ZBE, un sistema de monitorización y seguimiento continuo con el fin de evaluar la eficacia de las medidas adoptadas y el cumplimiento de los objetivos establecidos. Este sistema debe incluir indicadores, adaptados, en su caso, al contexto local y a la problemática específica del municipio, siendo estos indicadores los recogidos en el Anexo II de la norma, u otros equivalentes.

A su vez, el mismo artículo 12, preceptúa que, cada cuatro años desde la aprobación de la normativa que establezca la ZBE, esto es, de las ordenanzas, debe publicarse al menos en la página Web institucional, un informe en el que se valore el cumplimiento de los objetivos a través de los indicadores. Ello, al margen de la publicación periódica de datos que debe realizarse, a tenor de lo previsto en el Real Decreto 102/2011, relativo a la mejora de la calidad del aire.

En esta línea, como una parte del contenido mínimo de los proyectos, que se establece en el apartado A del Anexo I del Real Decreto 1052/2022 (punto 12), en conexión con la previsión de su artículo 10, figura la necesidad de prever este procedimiento de seguimiento, definiendo indicadores de calidad del aire y cambio climático, y fijando además la periodicidad de las evaluaciones y el acceso a la información.

También, como parte del contenido complementario de los proyectos, que se establece en el apartado B del Anexo I del Real Decreto 1052/2022 (punto 6), debe preverse un procedimiento de seguimiento, definiendo su periodicidad y publicación, a través de indicadores, sobre movilidad sostenible, ruido y eficiencia energética.

Según las comprobaciones efectuadas, con el fin de evaluar la eficacia de las medidas previstas en las zonas, en todos los proyectos se han definido indicadores de seguimiento y evaluación de la calidad del aire.

En todos los proyectos se prevé la monitorización de las concentraciones medias anuales de los contaminantes principales, como el NO₂ y las partículas PM₁₀ y PM_{2,5}, de conformidad con los indicadores de calidad del aire definidos en la categoría 1 del Anexo II del Real Decreto 1052/2022. Salvo en el caso de Zamora, en todos se establece la monitorización del número de superaciones máximas permitidas del valor límite del contaminante NO₂ y del PM₁₀.

A continuación, se recogen otros indicadores de la calidad del aire, definidos en el Real Decreto 102/2011, que han establecido algunos ayuntamientos en sus proyectos:



Cuadro 16: Otros indicadores de la calidad del aire

Aytos.	Indicadores
Ávila	PM ₁ /O ₂ /ICA
Burgos	SO ₂ /O ₃
León	O ₃ / NO _x / SO ₂
Salamanca	O ₃ / VOC/ CO/ CO ₂
Valladolid	SO ₂ / O ₃ / CO/ BTX
Zamora	O ₃ / NO/ CO/ PM ₁ / SO ₂ / Temperatura/ Porcentajes de humedad relativa

Además, en todos los proyectos se han previsto los indicadores de movilidad sostenible, ruido y eficiencia energética, a los que se refiere el apartado B del Anexo I (punto 6) y recogidos en el Anexo II, a excepción del Ayuntamiento de Salamanca, que no ha definido ninguno de ellos, y los Ayuntamientos de Ávila, León y Segovia, que no han previsto los de ahorro energético.

En el siguiente cuadro se recogen los indicadores previstos por cada uno de los ayuntamientos:



CONSEJO DE CUENTAS DE CASTILLA Y LEÓN

Fiscalización del establecimiento de zona de bajas emisiones en los municipios, en colaboración con el Tribunal de Cuentas

Cuadro 17: Indicadores de movilidad sostenible, ruido y eficiencia energética

Ayts.	Indicadores movilidad sostenible	Indicadores para calidad acústica	Indicadores ahorro energético
Ávila	Porcentaje de vehículos cero emisiones con respecto al total de la flota de vehículos/ Reparto Modal/ Variación del reparto modal del transporte público/ Red de transporte público urbano e interurbano/ Sostenibilidad de la distribución urbana de mercancías/ Dotación de infraestructura de recarga de la ZBE con indicación del número de puntos de recarga de vehículos y estaciones de intercambio de baterías para vehículos eléctricos/ Estacionamiento para vehículo privado motorizado/ Dotación de estacionamientos para bicicleta.	LAeq,T, para los diferentes periodos horarios (Ld, Le y Ln).	Ninguno.
Burgos	Reparto modal del automóvil particular/ Porcentaje de vehículos cero emisiones con respecto al total de la flota de vehículos/ Variación del reparto modal del automóvil particular/ Reparto modal en modos activos/ Variación del reparto modal en modos activos desagregados en desplazamientos a pie y en bicicleta/ Reparto Modal/ Variación del reparto modal del transporte público/ Red de transporte público urbano e interurbano/ Sostenibilidad de la distribución urbana de mercancías/ Dotación de infraestructura de recarga de la ZBE con indicación del número de puntos de recarga de vehículos y estaciones de intercambio de baterías para vehículos eléctricos/ Estacionamiento para vehículo privado motorizado/ Estacionamientos para bicicleta.	LAmaz/índice de ruido asociado a la molestia global.	Energía primaria y final desagregada entre renovable y no renovable/Emisiones evitadas de CO ₂ -eq.
León	Reparto modal del automóvil particular/ Porcentaje de vehículos cero emisiones con respecto al total de la flota de vehículos/Variación del reparto modal del automóvil particular.	Porcentaje de población expuesta a niveles de ruido que superan los objetivos de calidad acústica que establece la legislación vigente.	Ninguno.
Ponferrada	Reparto modal del automóvil particular/ Porcentaje de vehículos cero emisiones con respecto al total de la flota de vehículos/ Variación del reparto modal del automóvil particular/ Reparto modal en modos activos/ Variación del reparto modal en modos activos desagregados en desplazamientos a pie y en bicicleta/ Reparto Modal/ Variación del reparto modal del transporte público/ Red de transporte público urbano e interurbano/ Sostenibilidad de la distribución urbana de mercancías/ Dotación de infraestructura de recarga de la ZBE con indicación del número de puntos de recarga de vehículos y estaciones de intercambio de baterías para vehículos eléctricos/ Estacionamiento para vehículo privado motorizado/ Dotación de estacionamientos para bicicleta/ Reparto y dotación del viario/ Porcentaje de población próxima a zonas verdes o de esparcimiento/ Contribución a la mejora adaptativa y de la biodiversidad/ Contribución de los edificios a las ZBE/ Huella de carbono de la ZBE estimada a través de los datos de movilidad y del parque edificado, así como de información proveniente de consumos energéticos.	LAmaz para evaluar niveles sonoros durante el periodo temporal de evaluación/ Indicador de ruido asociado a la molestia global Lden (índice de ruido de día-tarde-noche).	Energía primaria desagregada entre renovable y no renovable/Energía final desagregada/Emisiones emitidas de CO ₂ -eq, locales y totales.
Palencia	Reparto modal del automóvil particular/ Porcentaje de vehículos cero emisiones con respecto al total de la flota de vehículos/ Variación del reparto modal del automóvil particular/ Variación del reparto modal del transporte público/ Red de transporte público urbano e interurbano/ Sostenibilidad de la distribución urbana de mercancías.	Lamaz, para evaluar niveles sonoros máximos/Ld, Le y Ln a lo largo de un periodo/ Lden, asociado a la molestia global, a partir de Ld, Le y Ln.	Huella de carbono del Municipio/Emisión específica por habitante/Evolución del parque circulante.
Segovia	Reparto modal del automóvil particular/ Porcentaje de vehículos cero emisiones con respecto al total de la flota de vehículos.	Índice de mejora acústica 1: % población por encima de 65 dBA en Ld y Le; Índice de mejora acústica 2 % población por encima de 55 dBA en Ln.	Ninguno.
Valladolid	Reparto modal del automóvil particular/ Porcentaje de vehículos cero emisiones con respecto al total de la flota de vehículos/ Reparto modal en modos activos/ Reparto Modal del transporte público.	Lamaz/LAeq,T/El índice de ruido asociado a la molestia global Lden.	Energía primaria desagregada entre renovable y no renovable (fuente de energía y TEP/año) /Energía final desagregada entre renovable y no renovable (fuente de energía y TEP/año) /Emisiones evitadas de CO ₂ , locales y totales.
Zamora	Reparto modal del automóvil particular/ Porcentaje de vehículos cero emisiones con respecto al total de la flota de vehículos/ Reparto modal en modos activos/ Reparto Modal de transporte público/ Red de transporte público urbano e interurbano/ Sostenibilidad de la distribución urbana de mercancías/ Dotación de infraestructura de recarga de la ZBE con indicación del número de puntos de recarga de vehículos y estaciones de intercambio de baterías para vehículos eléctricos/ Dotación de estacionamientos para bicicleta/ Reparto y dotación del viario/Huella de carbono de la ZBE estimada a través de los datos de movilidad /Cobertura de la red de transporte público/Flota de autobuses de transporte público 0 emisiones.	dB	Emisiones anuales de CO ₂ generadas por el sector transporte en el municipio/ Emisiones anuales de CO ₂ generadas por el sector transporte por persona residente en el municipio/ Consumo total de energía anual en el municipio asociada al sector transporte.



¹⁴No obstante el análisis de la información incluida en los proyectos, sobre indicadores de movilidad sostenible, ruido y eficiencia energética, específicamente vinculados a las zonas de bajas emisiones, el Ayuntamiento de León ha comunicado que efectúa periódicamente el cálculo y monitorización de la huella de carbono e Inventario de Emisiones de Referencia del municipio.

En cuanto al procedimiento de seguimiento y evaluación del cumplimiento de objetivos, cabe señalar que en ningún caso ha transcurrido el plazo de 4 años desde la aprobación de las ordenanzas, a efectos de emisión y publicación del informe al que se refiere el art. 12.4 del Real Decreto 1052/2022.

Al margen del referido plazo de 4 años para emitir y publicar un informe, algunas entidades han previsto la emisión de un informe de seguimiento anual, o bien han hecho referencia a una evaluación de forma anual. Esta previsión está consonancia con lo previsto en el punto 9.8 de las Directrices del Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico que, en su punto 9.8, al tratar del calendario de implantación de las zonas y de su revisión periódica se refiere a que esta última deberá tener en cuenta, entre otros, los informes de seguimiento anual (también en el punto 9.7 se hace referencia a ello, en relación con el seguimiento de la implantación de medidas complementarias).

Además, debe considerarse que el art. 10.4 del Real Decreto 1052/2022 establece que el proyecto de ZBE debe revisarse, al menos, a los tres años de su establecimiento y, posteriormente, al menos, cada cuatro, a efectos de garantizar que se están alcanzando los objetivos planteados en el proyecto.

En relación con ello, el Ayuntamiento de Burgos, en el art. 6 de la ordenanza, hace referencia a una evaluación anual y en el punto 13 del proyecto de ZBE prevé un informe con dicha periodicidad (además de una revisión del proyecto a los 3 años del establecimiento de la zona y luego cada 4); del Ayuntamiento de Palencia, que en el artículo 6 de su ordenanza hace también referencia a una evaluación anual de la ZBE (y revisión cada 4 años); del Ayuntamiento de Valladolid, que se refiere a la evaluación anual de la ZBE en el art. 13 de su ordenanza (con revisión a los tres años de su establecimiento y posteriormente cada cuatro); y del Ayuntamiento de Zamora, que, en el punto 15.1 de su proyecto, señala la elaboración de un informe de periodicidad anual.

No obstante, en relación con la tramitación de estos informes, no consta expresamente en ningún caso una referencia a su publicación. Por su parte, el Ayuntamiento de Segovia ha previsto la emisión, y también la publicación, de un informe en la web, si bien de forma cuatrienal, que se vincularía a lo previsto en el art. 10.4 del Real Decreto 1052/2022.

¹⁵No consta referencia a la periodicidad del seguimiento en el caso de los Ayuntamientos de Ávila, León, Ponferrada (si bien el art. 16 de su ordenanza trata de la emisión de un informe) y Salamanca. No obstante, León y Ponferrada sí hacen referencia

¹⁴ Párrafo añadido en virtud de alegaciones

¹⁵ Párrafo modificado en virtud de alegaciones



(respectivamente, en el art. 42 de la ordenanza y en el punto 13 del proyecto) a la necesidad de revisar el proyecto a los 3 años de su establecimiento y luego cada 4, de conformidad con lo previsto en el art. 10.4 del Real Decreto 1052/2022. El Ayuntamiento de León ha comunicado en fase de alegaciones que ha formalizado un convenio con la Universidad de León para la evaluación y control de la calidad del aire ambiental en el municipio, que tiene entre sus objetivos la elaboración de un informe técnico anual

No obstante lo señalado, el Ayuntamiento de Ponferrada ha emitido, con fecha 5 de junio de 2025, un informe técnico de calidad del aire en el municipio, donde se presenta una evolución comparativa con respecto a los datos de 2024 de los principales contaminantes atmosféricos medidos en la estación de calidad del aire de la Junta de Castilla y León en Ponferrada, concluyéndose que, entre enero y mayo de 2025, la calidad del aire en el municipio se mantiene o mejora con respecto al mismo periodo de 2024 en los principales contaminantes medidos (NO, NO₂, PM₁₀ y SO₂), sin empeoramiento, por tanto, en ninguno de ellos.



ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1:	Información general sobre el establecimiento de Zonas de Bajas Emisiones y actuaciones relacionadas, a 31 de marzo de 2025	29
Cuadro 2:	Datos de la consulta y participación pública en la tramitación de ordenanzas	35
Cuadro 3:	Acuerdos institucionales y estudios previos	36
Cuadro 4:	Puntos de muestreo de la contaminación	40
Cuadro 5:	Extensión y población	41
Cuadro 6:	Coherencia de los proyectos de ZBE con los instrumentos de planificación preexistentes.....	42
Cuadro 7:	Fuentes de emisión responsables de la contaminación	44
Cuadro 8:	Medidas de mejora de calidad del aire y mitigación del cambio climático	45
Cuadro 9:	Alternativas a las restricciones absolutas.....	46
Cuadro 10:	Actuaciones de sensibilización previstas	51
Cuadro 11:	Comprobación del cumplimiento de las obligaciones de información a otras Administraciones en las zonas establecidas, a 31 de marzo de 2025	53
Cuadro 12:	Actuaciones de comunicación previstas en el Plan de comunicación, participación y sensibilización, ejecutadas a 31 de marzo de 2025.....	54
Cuadro 13:	Mecanismos de control. Monitorización y seguimiento	57
Cuadro 14:	Relación total de subvenciones concedidas para la implantación de zonas de bajas emisiones y actuaciones complementarias. Orden Ministerial, de 20 de mayo de 2022, Orden Ministerial, de 17 de julio de 2023 y JCyL.....	61
Cuadro 15:	Contratos para la implantación de la Zona de Bajas Emisiones y actuaciones complementarias a la misma. Situación a 31/03/2025	63
Cuadro 16:	Otros indicadores de la calidad del aire	66
Cuadro 17:	Indicadores de movilidad sostenible, ruido y eficiencia energética	67



ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo I	Relación total de subvenciones concedidas para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano. Orden Ministerial, de 20 de mayo de 202272
Anexo II	Relación total de subvenciones concedidas para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano. Orden Ministerial, de 17 de julio de 2023.....74
Anexo III	Correspondencia entre el objeto de las licitaciones y el código y descripción de las actuaciones para la implantación de la Zona de Bajas Emisiones y actuaciones complementarias a la misma76
Anexo IV	Coste presupuestado y ejecutado para el proyecto e implantación de la ZBE.....78



Anexo I Relación total de subvenciones concedidas para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano. Orden Ministerial, de 20 de mayo de 2022

Ayuntamientos	Código solicitud	Código y descripción de la actuación	Referencia a la Orden TMA/892/2021	Importe solicitado (€)	Importe total concedido (€)
Ávila	PRTRMU-21-00191	P6 L2-20210929-1 Implantación de escaleras mecánicas.	Art.34.b) 6	900.000,00	1.269.000,00
		P4 L2-20210929-1 Carril bici zona sur.	Art.34.b) 4	369.000,00	
		P3 L2-20210930-1 Peatonalizaciones Plaza Lavaderos, Calles Roma y Fco. Grandmontagne.	Art.34.b) 3	3.940.740,00	
Burgos	PRTRMU-21-00340	P1 L2-20210930-1 Implantación y puesta en funcionamiento de Zona de Bajas Emisiones.	Art.34.a) 1	2.653.275,00	6.999.015,00
		P5 L2-20210930-1 Accesibilidades paradas de bus urbano.	Art.34.b) 5	405.000,00	
		P7 L2-20210930-2 Actuaciones para calmar el tráfico rodado (infraestructura).	Art.34.b) 7	3.058.182,00	
León	PRTRMU-21-00336	P1 L2-20210930-1 Creación de zonas de bajas emisiones (ZBE+ZBE-P).	Art.34.a) 1	1.159.105,00	5.386.420,00
		P2 L2-20210930-1 Actuaciones complementarias a la creación de ZBE.	Art.34.a) 2	736.053,00	
		P4 L2-20210930-1 Actuaciones de infraestructura ciclista-VMP y aparcamientos seguros.	Art.34.b) 4	433.080,00	
		P6 L2-20210927-1 Adecuación para circulación peatonal de varias calles de la ZBE "Ponferrada ZBE".	Art.34.b) 6	1.253.430,00	
		P1 L2-20210927-2 Señalización de la Zona de Bajas Emisiones "Ponferrada ZBE".	Art.34.a) 1	270.000,00	
Ponferrada	PRTRMU-21-00206	P1 L2-20210927-3 Control de plazas de estacionamiento.	Art.34.a) 1	270.000,00	2.468.127,60
		P5 L2-20210927-1 Implantación de la red de atención especial a la movilidad de bicicletas y VMP.	Art.34.b) 5	255.496,50	
		P1 L2-20210927-1 Sistema de control de accesos para la Zona de Bajas Emisiones "Ponferrada ZBE".	Art.34.a) 1	218.901,60	
		P2 L2-20210927-2 Sistema de información y control "Ponferrada ZBE".	Art.34.a) 2	200.299,50	
		P6 L2-20210928-1 Medidas de fomento de cambio modal. Implementación de zonas peatonales y mejoras de la accesibilidad.	Art.34.b) 6	1.513.326,33	
Palencia	PRTRMU-21-00233	P4 L2-20210928-1 Conexión de municipios del alfoz con la zona peatonalizada centro ciudad por medio de carril bici.	Art.34.b) 4	1.186.584,72	3.512.480,00
		P7 L2-20210928-1 Iluminación pasos peatonales (pacificación mediante el pavimento y elementos disuasorios de tráfico).	Art.34.b) 7	585.000,00	
		P8 L2-20210928-1 Mejora de accesibilidad de andenes transporte público para fomentar usos colectivos especiales.	Art.34.b) 8	445.953,13	
Salamanca	PRTRMU-21-00125	P6 L2-20210923-2 Peatonalización zona centro.	Art.34.b) 6	1.300.456,61	6.509.869,21
		P4 L2-20210923-1 Carriles bici de acceso a zonas de bajas emisiones.	Art.34.b) 4	1.107.986,98	
		P2 L2-20210923-1 Actuaciones complementarias zona de bajas emisiones.	Art.34.a) 2	880.814,21	
		P1 L2-20210922-1 Implantación zona de bajas emisiones.	Art.34.a) 1	826.782,11	
		P6 L2-20210923-4 Peatonalización zona universidad-palacio de congresos.	Art.34.b) 6	722.644,08	
		P7 L2-20210923-1 Señalización de calmado de tráfico.	Art.34.b) 7	565.704,05	
		P6 L2-20210923-3 Peatonalización zona iglesia San Juan Bautista y barrio San Juan.	Art.34.b) 6	390.749,54	
		P4 L2-20210923-2 Carriles bici de conexión periurbana.	Art.34.b) 4	285.234,32	
		P6 L2-20210923-1 Peatonalización Cuesta San Blas, calle Ancha y Ramón y Cajal.	Art.34.b) 6	224.744,14	
		P11 L2-20210923-1 Ampliación bases de préstamo de bicicletas y nuevas bicicletas.	Art.34.b) 11	204.753,17	



Ayuntamientos	Código solicitud	Código y descripción de la actuación	Referencia a la Orden TMA/892/2021	Importe solicitado (€)	Importe total concedido (€)
Segovia	PRTRMU-21-00168	P6_L2-20210928-1 Adecuación de espacios urbanos para la implementación de itinerarios peatonales y accesibles.	Art.34.b) 6	927.612,59	2.022.304,58
		P1_L2-20210923-1 Inversiones para la implantación y puesta en funcionamiento de una ZBE en Segovia.	Art.34.a) 1	579.383,07	
		P5_L2-20210928-1 Adecuación de vías y espacio urbano para bicicletas y/o VMP.	Art.34.b) 5	515.308,92	
	PRTRMU-21-00311	P16_L3-20210930-1 Adquisición de 4 autobuses eléctricos para la flota de transporte público.	Art.34.c) 16	800.000,00	1.430.000,00
		P17_L3-20210930-1 Electrificación del centro de Operaciones del transporte urbano de Segovia.	Art.34.c) 17	630.000,00	
Soria	PRTRMU-21-00210	P9_L2-20210929-1 Ampliación del aparcamiento disuasorio en la calle Doctrina.	Art.34.b) 9	982.080,00	1.786.160,26
		P7_L2-20210929-1 Pacificación de calles aledañas a la ZBE.	Art.34.b) 7	477.077,04	
		P1_L2-20210928-1 Implantación de una zona de bajas emisiones en la ciudad de Soria.	Art.34.a) 1	327.003,22	
Valladolid	PRTRMU-21-00075	P6_L2-20210927-1 Proyecto integral para la mejora de la accesibilidad y fomento de itinerarios peatonales.	Art.34.b) 6	6.805.418,00	13.466.925,00
		P12_L2-20210927-1 Implantación del nuevo sistema público de alquiler de bicicletas.	Art.34.b) 12	4.144.494,00	
		P1_L2-20210915-1 Implantación del proyecto de la ZBE diseñado para el centro de Valladolid.	Art.34.a) 1	1.123.871,00	
		P18_L2-20210927-1 Nuevo Centro de Control para la gestión integral de la movilidad sostenible en transporte público.	Art.34.b) 18	906.173,00	
		P11_L2-20210927-1 Instalación y puesta en marcha del Servicio de Aparcamientos Seguros para Bicicletas.	Art.34.b) 11	486.969,00	
Zamora	PRTRMU-21-00091	P9_L2-20210917-1 Reordenación del tráfico calle Villalpando Avenida Ferrocarril: aparcamiento disuasorio, zona verde.	Art.34.b) 9	483.470,00	1.191.076,00
		P7_L2-20210917-1 Movilidad urbana sostenible en la zona centro de Zamora.	Art.34.b) 7	447.276,00	
		P6_L2-20210917-1 Mejora de la accesibilidad en la plaza de la Puebla.	Art.34.b) 6	260.330,00	



Anexo II Relación total de subvenciones concedidas para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano. Orden Ministerial, de 17 de julio de 2023

Ayuntamientos	Código solicitud	Código y descripción de la actuación	Referencia a la Orden TMA/892/2021	Importe solicitado (€)	Importe total concedido (€)
Ávila	ZBEMRR/22/00199	P06_L2-20220929-1 Rehabilitación y peatonalización de las plazas de Italia, Nalvillos y su entorno.	Art.34.b) 6	1.722.190,41	2.334.760,00
		P04_L2-20220929-1 Carril bici Lienzo Norte.	Art.34.b) 4	225.053,92	
		P02_L2-20220929-1 Sistema de vigilancia del tráfico.	Art.34.a) 2	195.024,23	
		P07_L2-20220929-1 Sistema informativo de velocidad y estado del tráfico.	Art.34.b) 7	192.491,45	
Burgos	ZBEMRR/22/00215	P07_L2-20220929-1 Refuerzo de señalización de pasos de peatones.	Art.34.b) 7	1.800.000,00	4.171.767,49
		P04_L2-20220929-2 Carril bici en el centro urbano (calle Vitoria).	Art.34.b) 4	874.417,48	
		P04_L2-20220929-1 Carril bici en el centro urbano (avenida de los Reyes Católicos).	Art.34.b) 4	667.892,95	
		P13_L2-20220929-1 Plataforma digital de gestión del estacionamiento para la distribución urbana de mercancías.	Art.34.b) 13	469.548,00	
		P08_L2-20220929-1 Mejora de accesibilidad a paradas de autobuses urbanos.	Art.34.b) 8	359.909,06	
		P04_L3-20220928-1 Ampliación red carril bici, aumento dotación aparca bicis e implementación itinerarios peatonales.	Art.34.b) 4	1.286.307,00	
León	ZBEMRR/22/00148	P16_L2-20220927-1 Adquisición autobuses transporte público.	Art.34.b) 16	1.506.930,80	4.787.964,20
		P06_L2-20220927-1 Actuaciones de mejora de zonas e itinerarios peatonales.	Art.34.b) 6	1.413.873,26	
		P05_L2-20220927-1 Adecuación de espacio urbano para bicicletas y/o VMP.	Art.34.b) 5	1.011.730,21	
		P13_L2-20220927-1 Actuaciones de mejora de intercambio de mercancías.	Art.34.b) 13	457.345,81	
		P17_L2-20220927-1 Actuaciones complementarias adquisición autobuses transporte público.	Art.34.c) 17	296.863,88	
Palencia	ZBEMRR/22/00110	P12_L2-20220927-1 Implantación sistema público bici-VMP.	Art.34.b) 12	208.151,04	2.966.744,70
		P01_L2-20220927-1 Sistema de control de accesos, señalización y gestión de zona de bajas emisiones.	Art.34.a) 1	1.283.029,20	
		P06_L2-20220927-1 Peonalización calles Burgos, Don Sancho, La Cestilla, plaza Isabel la católica, Menéndez Pelayo y Antonio Maura.	Art.34.b) 6	677.700,00	
		P06_L2-20220927-2 Proyecto de regeneración urbana de tramos de calle Mayor Antigua y Plaza Cervantes.	Art.34.b) 6	549.000,00	
		P05_L2-20220926-1 Extensión de la red de aparcamientos seguros de bicicletas	Art.34.b) 5	457.015,50	



Ayuntamientos	Código solicitud	Código y descripción de la actuación	Referencia a la Orden TMA/892/2021	Importe solicitado (€)	Importe total concedido (€)
Salamanca	ZBEMRR/22/00049	P06_L2-20220916-1 Implementación de itinerarios peatonales y mejora de la accesibilidad en entornos escolares.	Art.34.b) 6	3.844.579,52	5.631.843,47
		P08_L2-20220926-1 Mejora de la accesibilidad del transporte público.	Art.34.b) 8	989.988,75	
		P18_L2-20220926-2 Digitalización del transporte público.	Art.34.c) 18	554.130,90	
		P18_L2-20220926-1 Digitalización de la movilidad.	Art.34.c) 18	243.144,30	
Soria	ZBEMRR/22/00138	P07_L2-20220929-1 Intervención urbanística para calzado de tráfico y establecimiento de zonas de prioridad peatonal.	Art.34.b) 7	506.368,00	1.592.840,00
		P04_L2-20220928-1 Carril bici calles Tejera, San Benito y Santo Tomé.	Art.34.b) 4	442.839,00	
		P04_L2-20220928-2 Carril bici avenida de Valladolid.	Art.34.b) 4	313.734,00	
		P04_L2-20220928-4 Carril bici avenida Gaya Nuño y calle Francisco de Barrionuevo.	Art.34.b) 4	170.333,00	
		P04_L2-20220928-3 Carril bici avenida de la Constitución.	Art.34.b) 4	131.040,00	
		P04_L2-20220929-5 Instalación de aparcamientos para bicicletas y VMP.	Art.34.b) 4	28.526,00	
		P04_L2-20220921-1 Actuaciones de mejora de la movilidad ciclista.	Art.34.b) 4	3.833.793,63	
		P19_L2-20220921-2 Digitalización de la gestión del transporte público.	Art.34.b) 19	1.745.059,41	
Valladolid	ZBEMRR/22/0069	P06_L2-20220921-1 Adecuación de entornos peatonales.	Art.34.b) 6	1.602.506,35	8.594.421,04
		P02_L2-20220921-1 Actuaciones complementarias a la ZBE.	Art.34.a) 2	801.546,42	
		P06_L2-20220921-2 Actuaciones de movilidad vertical en los barrios de Girón y La Pilarica.	Art.34.b) 6	611.515,23	



Anexo III Correspondencia entre el objeto de las licitaciones y el código y descripción de las actuaciones para la implantación de la Zona de Bajas Emisiones y actuaciones complementarias a la misma

Entidades	Licitaciones	Código y descripción actuación	Importe (€)
Ávila	Suministro e instalación del sistema de control de accesos de las ZBE.	P02_L2-20220929-1 Sistema de vigilancia del tráfico.	265.534,50
	Obras para la implantación de ZBE.	P1_L2-20210930-1 Implantación y puesta en funcionamiento de Zona de Bajas Emisiones.	3.500.478,58
	Suministro e instalación del equipamiento del sistema de control de accesos y señalización de la ZBE.	P1_L2-20210930-1 Creación de zonas de bajas emisiones (ZBE+ZBE-P).	1.919.089,80
	Servicio de implementación de una ZBE y seguimiento de los indicadores de calidad del aire en el término municipal.	P2_L2-20210930-1 Actuaciones complementarias a la creación de ZBE.	122.038,93
León	Construcción de canalizaciones para el despliegue de una red de fibra óptica y alimentación eléctrica para dar servicio a varios sistemas de la ZBE.	P1_L2-20210927-1 Sistema de control de accesos para la Zona de Bajas Emisiones "Ponferrada ZBE".	277.271,14
	Suministro e instalación de señalización convencional (horizontal y vertical) para la zona de bajas emisiones "Ponferrada ZBE".	P1_L2-20210927-2 Señalización de la Zona de Bajas Emisiones "Ponferrada ZBE".	46.334,28
	Señalización de ciclocalles.		155.862,76
	Suministro e instalación de un sistema para la gestión de las plazas de estacionamiento y control de calidad del aire para la ZBE.	P1_L2-20210927-3 Control de plazas de estacionamiento.	314.892,64
Ponferrada	Servicio de diseño, construcción y puesta en marcha de una Plataforma Web y APP para la gestión de la ZBE.		151.306,58
	Servicio de nuevas funcionalidades en la plataforma Web y App de gestión de la ZBE.		35.695,00
	Suministro e instalación de diverso material eléctrico para la puesta en marcha de varios sistemas de información, gestión y control para la ZBE.		37.510,00
	Suministro de cinco puntos de control mediante estaciones IOT de medición de la calidad del aire para la ZBE.		36.300,00
	Suministro e instalación de varios sistemas de información y control para la ZBE.	P2_L2-20210927-2 Sistema de información y control "Ponferrada ZBE".	319.538,49
	Creación de API para que los ciudadanos consulten las autorizaciones vigentes en la ZBE, el número de accesos restantes y otras funcionalidades.		15.790,50
	Suministro e instalación de alimentación provisional cuadros ZBE.		1.549,96
Palencia	Instalaciones de enlace para suministros eléctricos necesarios para la puesta en marcha de varios sistemas de información, gestión y control para la ZBE.		17.726,50
	Suministro e instalación de un sistema de control de accesos en la ZBE.	P01_L2-20220927-1 Sistema de control de accesos, señalización y gestión de Zona de Bajas Emisiones (ZBE).	1.673.212,64
	Servicios de implementación de un control de accesos a la zona peatonal y ZBE.	P2_L2-20210923-1 Actuaciones complementarias zona de bajas emisiones.	2.761.692,23
Salamanca	Modificación del contrato de Servicio de gestión, explotación, conservación, mantenimiento y suministro de los equipos y sistemas de redes semaforicas.	P1_L2-20210922-1 Implantación zona de bajas emisiones.	1.053.974,86



Entidades	Licitaciones	Código y descripción actuación	Importe (€)
Segovia	Asistencia técnica para la realización del proyecto de la ZBE.	-	15.899,99
	Contrato mixto de suministro, instalación, configuración y puesta en servicio del sistema de gestión de una ZBE.	P1_L2-20210923-1 Inversiones para la implantación y puesta en funcionamiento de una ZBE en Segovia.	574.588,09
	Contrato para la elaboración del Plan de comunicación de la ZBE.	-	16.779,07
	Contrato para compra de espacios publicitarios en distintos medios de comunicación relacionada con la implantación de la ZBE.	-	10.805,30
Soria	Servicios campaña de comunicación para la difusión de la ZBE.	P1_L2-20210928-1 Implantación de una zona de bajas emisiones en la ciudad de Soria.	17.938,25
	Elaboración del Plan estratégico de la ZBE.		17.726,50
	Implantación de una ZBE.		377.875,05
	Suministro e instalación de sistemas de control de acceso a la ZBE.		1.435.979,78
Valladolid	Suministro de instrumental para monitorizar precursores de ozono para la red de control de la contaminación atmosférica.	P1_L2-20210915-1 Implantación del proyecto de la ZBE diseñado para el centro de Valladolid.	253.337,70
	Suministro de nanosensores de medición de la calidad del aire para el seguimiento de la ZBE y herramienta informática de explotación.		32.089,59
	Suministro e instalación de un modelo de predicción de la calidad del aire.		181.500,00
	Suministro cromatógrafo de gases con detector de masas de triple cuadrupolo.		131.890,00
	Suministro e instalación de la señalización e información de los accesos a la ZBE.	P02_L2-20220921-1 Actuaciones complementarias a la Zona de Bajas Emisiones (ZBE).	249.997,79
	Suministro de instrumental para monitorizar y evaluar la ZBE (Lote 2: Suministro de un analizador de partículas en suspensión PM ₁₀ y PM _{2,5} en continuo).		31.498,72
	Suministro de sonómetros para monitorizar y evaluar la ZBE.		32.540,14
	Suministro de furgón 100 % eléctrico para monitorizar la ZBE.		40.329,19
	Suministro de instrumental para la monitorización en continuo en aire ambiente de analizadores de material particulado PM ₁₀ /PM _{2,5} y sistemas de dilución dinámica para la red de control de la contaminación atmosférica.		257.334,78
	Consultoría preparatoria para la licitación del control de acceso y gestión de la ZBE.		15.790,50
Zamora	Realización del estudio de impacto económico de la ZBE.		14.822,50
	Estudio del parque circulante para la ciudad de Valladolid en 2022.	-	17.545,00
	Análisis de datos de movilidad y vulnerabilidad para el proyecto de ZBE.	-	11.520,00
	Estudio en la competencia y en el mercado de establecimiento de la ZBE.	-	9.450,00
	Suministro de elementos de señalización para la ZBE.	Diseño y despliegue de ZBE de Zamora (Plan PIMA).	17.968,50
	Suministro de cámaras ANPR para detección de vehículos y lectura de matrículas.		17.999,96
	Redacción del proyecto para la implantación de la ZBE.		17.484,50



Anexo IV Coste presupuestado y ejecutado para el proyecto e implantación de la ZBE

Entidades	Partidas/Proyectos de gasto	Créditos iniciales/definitivos	Año ejecución	Total, ejecutado por años (€)	Total, ejecutado a 31/03/2025 (€)
Ávila	0101/13200/62310 Sistema vigilancia de tráfico. Next Bajas Emisiones.	No consta.	2024	265.534,50	265.534,50
	03/134/637 Movilidad urbana. Proyectos complejos.	Año 2025: Créditos definitivos 4.212.707,51.	2025	0,00	0,00
León	01/13450/60926.	No consta.	2022	132.313,35	1.941.151,60
			2023	55.934,52	
			2024	1.752.903,73	
Ponferrada	1722/619 y 1722/627, Proyecto 2022/9/ZBE/1.	Créditos definitivos: 2022: 1.659.852,59, 2023: 2.988.222,34, 2024: 1.094.944,81 y 2025: 310.730,11.	No se desglosa	1.396.293,58	1.396.293,58
Palencia	2024-3-17200-22706.	Créditos definitivos años 2024 y 2025: 1.673.212,64.	2024/2025	0,00	0,00
Salamanca	13310/62702 Tráfico Next Generation EU.	No consta.	2022	1.175.202,85	2.710.440,07
			2023	1.532.036,05	
			2024	3.201,17	
Segovia	13201.22706.30 Estudios y trabajos técnicos.	Crédito inicial año 2023: 37.200,00.	2023	15.899,99	32.679,06
		Crédito inicial año 2024: 30.000,00.	2024	16.779,07	
	13201.62300.21 MRR Zona de bajas emisiones ZBE.	Crédito inicial año 2024: 701.821,58. Incorporación remanente año 2025: 427.379,57.	2024/2025	0,00	
	13201.62500.01 MRR Zona de bajas emisiones.	Incorporación remanente año 2025: 147.208,52.	2025	0,00	
	33601.22799.00 Trabajos realizados por otras empresas y profesionales.	Crédito inicial año 2025: 5.000,00.	2025	0,00	
Soria	01/1510/61900 Urbanismo Soria 2030. Zona bajas emisiones PRTR 1.2 y 1.3.	Créditos iniciales y definitivos año 2024: 1.900.000,00.	2024	181.552,82	199.279,32
	01/1510/61901 Urbanismo Soria 2030. Zona bajas emisiones PRTR.	Créditos iniciales: 0,00. Definitivos, año 2024: 302.797,58.	2024	17.726,50	
Valladolid	Proyecto de gasto (2022/2/PRTR/1 PRTRMU-21-00075) Partidas 0750/1721/623; 0750/1721/641 y 0850/1341/609.	Créditos definitivos año 2022: 17.501,00.	2022	17.501,00	1.783.635,11
			2023	679.895,75	
			2024	1.086.238,36	
			2025	0,00	
Zamora	Proyecto de gasto ZBE 2023/2/PRTR/21 Partidas 0750/1721/623, 0750/1721/624, 0750/1721/633 y 0850/1341/609.	Créditos definitivos año 2022: 257.334,78.	2022	257.334,78	625.234,76
			2024	367.899,98	
			2025	0,00	
	13201/62306 Proyecto de gasto 2024.0000048.	Créditos definitivos año 2024: 40.000,00.	2024	35.968,46	53.452,96
			2024	17.484,50	





AYUNTAMIENTO DE LEÓN

CONCEJALÍA DE RÉGIMEN INTERIOR, RECURSOS HUMANOS, MOVILIDAD Y DEPORTES

SUBÁREA DE INFRAESTRUCTURAS, MOVILIDAD Y ARQUITECTURA

ASUNTO: Alegaciones al informe provisional de la Fiscalización del establecimiento de Zonas de Bajas Emisiones en los municipios en colaboración con el Tribunal de Cuentas

En relación con el asunto de referencia se efectúan las siguientes alegaciones:

Página 23. Punto 20) El Ayuntamiento de León ha llevado a cabo actuaciones previstas en el Plan de Comunicación, Participación y Sensibilización:

- 2021: Campaña 'Armonización PMUS-PACES en el municipio de León' (incluyó comunicación acerca de qué es una ZBE).
- 2022: Campaña 'Huella de carbono del municipio de León' (ídem, además de los indicadores energéticos del sector transportes).
- 2023: Campaña 'La ZBE en León y su implicación en la mejora de la calidad del aire'.

Página 25. Punto 28) Respecto al procedimiento de Seguimiento y Evaluación, con fecha 20 de diciembre de 2024 se ha firmado el CONVENIO ESPECÍFICO DE COLABORACIÓN ENTRE EL AYUNTAMIENTO DE LEÓN Y LA UNIVERSIDAD DE LEÓN, PARA LA EVALUACIÓN Y CONTROL DE LA CALIDAD DEL AIRE AMBIENTAL EN EL MUNICIPIO DE LEÓN, que tiene entre sus objetivos la elaboración de un informe técnico anual, que comprende el análisis de la evolución de los parámetros de calidad del aire del municipio y el estudio estadístico de correlación entre las dos estaciones oficiales de la Red de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica de Castilla y León, ubicadas en León, y los veinte sensores certificados con los que cuenta el Ayuntamiento, en el marco de la implementación de su ZBE y la plataforma Smart City. En el caso del municipio de León, se trata de sensores estandarizados en base a la norma de aplicación UNE-CEN/TS 17660-1:2021. Calidad del aire. Evaluación del rendimiento de sensores de calidad del aire. Parte 1: Contaminantes gaseosos en el aire ambiente. Este informe es realizado por el grupo de investigación ATMOSENV del Departamento de Química y Física Aplicadas de la Universidad de León.





AYUNTAMIENTO DE LEÓN

Página 26. Punto 2) En cuanto a las Recomendaciones, el Ayuntamiento de León analiza los indicadores de ahorro energético relativos a la movilidad, desde 2015 de manera continuada, mediante el cálculo anual de la huella de carbono e Inventario de Emisiones de Referencia, que elabora con una periodicidad bianual. Hasta la fecha, lo venía haciendo mediante contratos de servicios, si bien, actualmente este cálculo se efectúa en el marco del mencionado convenio específico de colaboración, que han firmado el Ayuntamiento y la Universidad de León. La monitorización de la huella de carbono y del Inventario de Emisiones de Referencia del municipio se lleva a cabo mediante la cuantificación de los consumos de todos los vectores energéticos por sectores de actividad, siendo el sector transporte uno de los más relevantes. En el caso concreto de la movilidad, se analizan los consumos de combustibles de origen fósil y de electricidad en la flota municipal del propio Ayuntamiento de León, el transporte público urbano (autobús), y transporte comercial con el vehículo privado.

Página 30. Con respecto a la ciudad de León, la Ordenanza de Movilidad de la ciudad de León ha sido objeto de impugnación en vía jurisdiccional ante el Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León (Procedimiento: PO Procedimiento Ordinario 0000857/2025 y PO Procedimiento Ordinario 00011129/2025), si que se haya dictado a fecha actual sentencia.

Página 48. León, añadir la información de la página 23.

Página 50. Punto 4. Eficiencia energética también en León, motivado en la página 26.

Página 64. Indicadores de ahorro energético, ver página 26.

Página 65. Cuadro, León. Indicadores de ahorro energético (página 26): Elaboración y monitorización de la huella de carbono del municipio y del Inventario de Emisiones de Referencia (IER) del municipio y del Ayuntamiento de León, cada dos años, pero con datos de seguimiento anuales.

Por último, en relación a la ejecución de los proyectos derivados de la Subvención PRTRNG-EU Convocatoria 2021, Subproyecto - ZBEMRR-21-00336 - Ayudas a Municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano y de la Subvención PRTRNG-EU Convocatoria 2022, Subproyecto C01.I01.P01.S250 - ZBEMRR-22-00148 - Ayudas a León para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano, se encuentran ejecutadas en su totalidad, tal y como consta en los certificados que se adjuntan.



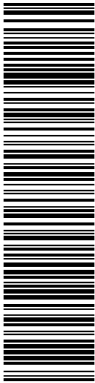


AYUNTAMIENTO DE LEÓN

(Firma digital)



DOCUMENTO	IDENTIFICADORES	
3.0 Informe: Informe consejo de cuentas ZBE		
OTROS DATOS	FIRMAS	ESTADO
Código para validación: UZLBP-9QAYH-QHFMD Fecha de emisión: 20 de Febrero de 2026 a las 14:55:42 Página 1 de 2	El documento ha sido firmado o aprobado por : 1.- INN - Jefe Innovación y Territorio Inteligente (JMBV) del AYUNTAMIENTO DE PONFERRADA. Firmado 20/02/2026 14:55	FIRMADO 20/02/2026 14:55



Esta es una copia impresa del documento electrónico (Ref: 6523716.UZLBP-9QAYH-QHFMD 3E72589DD5ECC89F75036D4BD7A780A7D3C12C) generada con la aplicación informática Firmadoc. El documento está FIRMADO. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: https://sile.ponferrada.org/portal/NoEstatica.do?opc_id=279&ent_id=17&idona=1



Ayuntamiento Ponferrada

Medio Ambiente

Visto el Informe Provisional emitido por el Consejo de Cuentas de Castilla y León, de fecha 6 de febrero de 2026, relativo a la fiscalización del establecimiento de zonas de bajas emisiones en los municipios en colaboración con el Tribunal de Cuentas, se emite el siguiente informe:

En relación con la página 21, apartado III.2.4, punto 17 se cita que:

“Además, en todos los proyectos se han previsto alternativas a las restricciones absolutas y medidas de transición, así como se han contemplado excepciones (en forma de exenciones) para vehículos, entre otros, de residentes, de carga y descarga, con distintivo de movilidad reducida, de limpieza, de transporte público, sanitarios, policía, etcétera. Por su parte, los proyectos de Ávila, Burgos, León, Ponferrada, Palencia y Zamora han previsto el pago de una tasa o peaje por el acceso a las zonas, variable en función del vehículo y de las horas.”

Además, en la página 47, apartado VI.2.2.2, punto 7 se indica que:

“Por su parte, en relación con los accesos, las directrices del Ministerio para la Transición Ecológica para la creación de ZBE, en el punto 9.4.2.2, contemplan la posibilidad de que el acceso y circulación en las zonas pueda incorporar el pago de una tasa o peaje, variable en función del vehículo y las horas. Se ha comprobado que han incluido esta posibilidad, los proyectos de Ávila, Burgos, León, Ponferrada, Palencia y Zamora.”

Procede aclarar que la Ordenanza no establece tasa o peaje alguno por acceso a la zona de bajas emisiones.

En relación con la página 23, apartado III.3, punto 22 se cita que:

“Las actuaciones de monitorización y seguimiento dirigidas al control de accesos, consistentes en cámaras de reconocimiento de matrículas e integración en la plataforma de intercambio de información con la Dirección General de Tráfico, se han llevado a cabo en las dos zonas en funcionamiento. Además, el Ayuntamiento de Ávila lleva un control de otro tipo de vehículos sujetos a autorización o excepción y, por su parte, en el de Ponferrada, la gestión del estacionamiento regulado se integra en el sistema de la zona de bajas emisiones.”

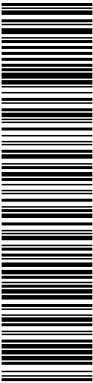
Además, en la página 56, apartado VI.3.3.2:

“Por su parte, en el Ayuntamiento de Ávila no está previsto que el sistema de control regulado esté asociado a la ZBE existente, con sus calles y reglas de acceso propias establecidas. En Ponferrada, sí se encuentra en funcionamiento el sistema de control de estacionamiento regulado (ORA). La gestión del estacionamiento regulado, se integra en el sistema de la ZBE para monitorizar el aparcamiento y la calidad del aire.”

La gestión del estacionamiento regulado (ORA) no se integra dentro del ámbito de la Zona de Bajas emisiones, al tratarse de una concesión otorgada con anterioridad a la implantación de esta. Únicamente se contempla la utilización de sensores conteo de las plazas de aparcamiento, que en su totalidad están incluidas en la ORA, y la inclusión de la correspondiente publicidad en las pantallas informativas, aplicación y web sobre el número de



DOCUMENTO	IDENTIFICADORES	
3.0 Informe: Informe consejo de cuentas ZBE		
OTROS DATOS	FIRMAS	ESTADO
Código para validación: UZLBP-9QAYH-QHFMD Fecha de emisión: 20 de Febrero de 2026 a las 14:55:42 Página 2 de 2	El documento ha sido firmado o aprobado por : 1.- INN - Jefe Innovación y Territorio Inteligente (JMBV) del AYUNTAMIENTO DE PONFERRADA. Firmado 20/02/2026 14:55	FIRMADO 20/02/2026 14:55



Esta es una copia impresa del documento electrónico (Ref: 6523716.UZLBP-9QAYH-QHFMD 3E72589DD5EC89F75036D4BD7A780A7D3C12C) generada con la aplicación informática Firmadoc. El documento está FIRMADO. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: https://oic.ponferrada.org/portal/noEstatica.do?opc_id=279&ent_id=17&idoma=1



Ayuntamiento Ponferrada
Medio Ambiente

plazas disponibles en tiempo real en cada calle con el objetivo de mejorar el tráfico de agitación en la ZBE, lo que puede contribuir, a priori, en una mejora de la calidad del aire.

En relación con la página 55, cuadro 13: Mecanismos de control. Monitorización y seguimiento, se expone que, el *registro de vehículos municipal (control de otros tipos de vehículos no identificados en el Registro de Vehículos de la DGT, sometidos a una autorización municipal previa, excepción, moratoria, etc.) todavía no se aplica.*

El registro municipal de vehículos autorizados al acceso a la ZBE está en marcha desde el día 14 de noviembre de 2025.

Lo que comunico en Ponferrada, a (documento fechado y firmado digitalmente en el encabezado).



Expediente 5455/2025

COMUNICACIÓN ALEGACIONES

VISTO que con fecha 10 de febrero de 2025 tiene entrada en este Ayuntamiento el documento FISCALIZACIÓN DEL ESTABLECIMIENTO DE ZONA DE BAJAS EMISIONES EN LOS MUNICIPIOS EN COLABORACIÓN CON EL TRIBUNAL DE CUENTAS: INFORME PROVISIONAL PARA ALEGACIONES procedente del Consejo de Cuentas de Castilla y León.

VISTO que se da traslado de plazo para presentación de alegaciones de 15 días naturales a partir del siguiente a la recepción para que se formulen las alegaciones que se estimen pertinentes.

Por medio de la presente, se da traslado de las siguientes **alegaciones**:

Conclusión 1ª. Se considera que el juicio que se hace sobre el procedimiento de tramitación seguido en Zamora recogiendo la afirmación de que “(...) la tramitación se ha retrasado acusadamente(...)” resulta carente de base, trasladando una imagen que en nada se corresponde con los esfuerzos realizados por este Ayuntamiento en este tema, tal y como se viene a detallar más adelante. Por otro lado en este sentido cabe señalar que desde este Ayuntamiento se ha optado por una tramitación prudente que evite los motivos que han llevado a la impugnación de las ordenanzas sufridas en otras ciudades, procedimientos judiciales que se han seguido con atención. Se infiere así que no siempre la tramitación más rápida resulta finalmente la más eficaz. Se solicita en consecuencia la eliminación de la afirmación referente al supuesto retraso acusado con la que se califica el proceso que se sigue desde el Ayuntamiento de Zamora.

Conclusión 17ª párrafo 2º. Se hace referencia que el Zamora ha previsto el pago de una tasa o peaje por el acceso a las zonas, variable en función de las horas. El Ayuntamiento de Zamora no ha previsto el pago de tasa o peaje alguno por el acceso a la Zona de Bajas Emisiones.

Conclusión 17ª párrafo 5º. Si bien el Ayuntamiento de Zamora tiene prevista la contratación de un Plan de Comunicación, desde el inicio de las gestiones para la puesta en marcha de la Zona de Bajas Emisiones, se han publicado anuncios y notas de prensa en medios de comunicación, se han realizado reuniones con agentes sociales, se ha debatido el asunto a través de diferentes Consejos Sectoriales y finalmente, se dispone de un plazo de alegaciones tras la



aprobación inicial. Se estima que, de cara a ofrecer una información completa, estos extremos deberían figurar en el referido apartado pues de lo contrario se transmite la idea de que desde el consistorio zamorano nada se ha hecho en este sentido cuando no es así.

Conclusión 24ª. En referencia a la Orden TMA/892/2021, el Ayuntamiento de Zamora solicitó subvención con cargo a la referida convocatoria (expediente PRTRMU/21/00091) para la realización de las siguientes actuaciones relacionadas con la puesta en marcha de la futura Zona de Bajas Emisiones. Las actuaciones se encuentran completamente realizadas y la subvención justificada, suponiendo una inversión total de 1.473.893,05 Euros:

- Actuación 1. Movilidad Urbana Sostenible en la Zona Centro de Zamora. A través de esta actuación se ha conseguido reducir el tráfico en un 80% en la Zona de Bajas Emisiones a través del aumento del espacio para el peatón y la supresión de estacionamientos. Presupuesto 544.810,61 Euros
- Actuación 2. Reordenación del tráfico en la calle Villalpando - Avenida del Ferrocarril. La actuación consistió en la realización de aparcamientos disuasorios, creación de carril bici y reducción de calzadas para el calmado de tráfico. Presupuesto 631,272,45 Euros
- Actuación 3. Eliminación del tráfico en la plaza Puebla de Sanabria. Peatonalización de la plaza y supresión de plazas de aparcamiento. Presupuesto 297.899,99 Euros

A la vista de lo anterior, cabe apuntar por lo que se refiere al punto primero del apartado de **recomendaciones**, que el Ayuntamiento de Zamora lleva impulsando la implantación de la Zona de Bajas Emisiones desde el comienzo de las actuaciones en 2021 tal y como se puede constatar tanto con la información que figura en el informe preliminar como por lo añadido en las presentes alegaciones. Se han ejecutado las obras previstas, se han justificado las subvenciones recibidas, se han realizado los estudios previstos, se ha adquirido el material necesario, se ha dado publicidad, ha habido participación a través de los Consejos Sectoriales, ha habido debate público, se han tenido en cuenta los motivos de impugnación en otras ciudades para evitarlos, se va a proceder a la modificación del PMUS para que la ordenanza no sea motivo de impugnación y finalmente se procederá a la aprobación inicial de la Ordenanza en el pleno de marzo de 2026. No compartimos la afirmación de que debería impusarse el establecimiento e implantación de la Zona de Bajas Emisiones porque es lo que este Ayuntamiento ya está haciendo con el objetivo último de tenerla en funcionamiento evitando su impugnación posterior.



DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE





CONSEJO DE CUENTAS DE CASTILLA Y LEÓN

FISCALIZACIÓN DEL ESTABLECIMIENTO DE ZONA DE BAJAS EMISIONES EN LOS MUNICIPIOS EN COLABORACIÓN CON EL TRIBUNAL DE CUENTAS

TRATAMIENTO DE LAS ALEGACIONES

PLAN ANUAL DE FISCALIZACIONES 2024



ÍNDICE

ALEGACIONES PRESENTADAS AL INFORME PROVISIONAL DE LA “FISCALIZACIÓN DEL ESTABLECIMIENTO DE ZONAS DE BAJAS EMISIONES EN LOS MUNICIPIOS, EN COLABORACIÓN CON EL TRIBUNAL DE CUENTAS”.

I. AYUNTAMIENTO DE LEÓN	3
I.1. ALEGACIÓN PRIMERA	3
I.2. ALEGACIÓN SEGUNDA.....	4
I.3. ALEGACIÓN TERCERA.....	6
I.4. ALEGACIÓN CUARTA	7
I.5. ALEGACIÓN QUINTA	8
I.6. ALEGACIÓN SEXTA	8
I.7. ALEGACIÓN SÉPTIMA.....	9
I.8. ALEGACIÓN OCTAVA	10
I.9. ALEGACIÓN NOVENA	10
II. AYUNTAMIENTO DE PONFERRADA.....	12
II.1. ALEGACIÓN PRIMERA.....	12
II.2. ALEGACIÓN SEGUNDA	14
II.3. ALEGACIÓN TERCERA	17
III. AYUNTAMIENTO DE ZAMORA	20
III.1. ALEGACIÓN PRIMERA	20
III.2. ALEGACIÓN SEGUNDA	21
III.3. ALEGACIÓN TERCERA	23
III.4. ALEGACIÓN CUARTA.....	25
III.5. ALEGACIÓN QUINTA.....	26



ACLARACIONES

El contenido de las alegaciones figura en tipo de letra normal, reproduciéndose previamente el párrafo alegado en letra cursiva.

La contestación a las alegaciones presentadas se hace en tipo de letra negrita.

El Ayuntamiento de Laguna de Duero remitió un oficio comunicando que no formula alegaciones al contenido del Informe pues es coincidente con lo informado internamente por su personal.

Las referencias de las páginas están hechas con relación al Informe Provisional para Alegaciones.



I. AYUNTAMIENTO DE LEÓN

I.1. ALEGACIÓN PRIMERA

Párrafos alegados: Conclusión 20, página 23:

“20) Los Ayuntamientos de Ávila, Ponferrada, Salamanca y Valladolid han llevado a cabo las actuaciones previstas en su Plan de Comunicación, Participación y Sensibilización. Estas actuaciones han consistido en campañas de difusión de las zonas a través de diferentes medios de comunicación e información a los ciudadanos.”

Alegación realizada

Página 23. Punto 20) El Ayuntamiento de León ha llevado a cabo actuaciones previstas en el Plan de Comunicación, Participación y Sensibilización:

- 2021: Campaña 'Armonización PMUS-PACES en el municipio de León' (incluyó comunicación acerca de qué es una ZBE).
- 2022: Campaña 'Huella de carbono del municipio de León' (ídem, además de los indicadores energéticos del sector transportes).
- 2023: Campaña 'La ZBE en León y su implicación en la mejora de la calidad del aire'.

Contestación a la alegación

La conclusión 20 del Informe Provisional recae sobre el contenido del análisis del apartado VI.3 del mismo, que está referido a las zonas establecidas en el ámbito temporal del Informe, esto es, a 31 de marzo de 2025. Si bien el Ayuntamiento de León no contaba con la zona establecida a esta fecha, se estima oportuno hacer constar estas actuaciones que el Ayuntamiento manifiesta haber desarrollado. Con ello, se acepta parcialmente la alegación formulada, debiéndose modificar el Informe de la siguiente forma:

Conclusión 20, página 23:

Dónde dice:

“20) Los Ayuntamientos de Ávila, Ponferrada, Salamanca y Valladolid han llevado a cabo las actuaciones previstas en su Plan de Comunicación, Participación y Sensibilización. Estas actuaciones han consistido en campañas de difusión de las zonas a través de diferentes medios de comunicación e información a los ciudadanos.”



Debe decir:

“20) Los Ayuntamientos de Ávila, Ponferrada, Salamanca y Valladolid han llevado a cabo las actuaciones previstas en su Plan de Comunicación, Participación y Sensibilización. Estas actuaciones han consistido en campañas de difusión de las zonas a través de diferentes medios de comunicación e información a los ciudadanos.

El Ayuntamiento de León, cuya zona no estaba establecida en el ámbito temporal del Informe, ha manifestado que ha llevado a cabo también actuaciones previstas en su plan de comunicación.”

Introducción de un último párrafo en el apartado VI.3.2, página 53, del siguiente tenor:

“El Ayuntamiento de León, cuya zona no estaba establecida en el ámbito temporal del Informe, ha manifestado que ha llevado a cabo también actuaciones previstas en su plan de comunicación, consistentes en diversas campañas informativas y divulgativas de las zonas de bajas emisiones.”

I.2. ALEGACIÓN SEGUNDA

Párrafos alegados: Conclusión 28, página 25:

“28) En cuanto al procedimiento de seguimiento y evaluación, si bien no ha transcurrido el plazo de 4 años previsto en el art. 12.4 del Real Decreto 1052/2022 para emitir y publicar un informe, algunos ayuntamientos han previsto la emisión de un informe de seguimiento anual, o bien han hecho referencia a una evaluación anual, siguiendo las directrices ministeriales, como es el caso de los Ayuntamientos de Burgos, Palencia, Valladolid y Zamora, si bien sin referencia a su publicación. El Ayuntamiento de Segovia ha previsto la emisión, y también la publicación, de un informe en la web, aunque de forma cuatrienal.

No consta referencia en las ordenanzas o en los proyectos a la periodicidad del seguimiento y la emisión y publicación de un informe anual, en el caso de los Ayuntamientos de Ávila, León, Ponferrada y Salamanca.”

Alegación realizada

Página 25. Punto 28) Respecto al procedimiento de Seguimiento y Evaluación, con fecha 20 de diciembre de 2024 se ha firmado el CONVENIO ESPECÍFICO DE COLABORACIÓN ENTRE EL AYUNTAMIENTO DE LEÓN Y LA UNIVERSIDAD DE LEÓN, PARA LA EVALUACIÓN Y CONTROL DE LA CALIDAD DEL AIRE AMBIENTAL EN EL MUNICIPIO DE LEÓN, que tiene entre sus objetivos la elaboración de un informe técnico anual, que comprende el análisis de la evolución de los parámetros de calidad del aire del municipio y el estudio estadístico de correlación entre



las dos estaciones oficiales de la Red de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica de Castilla y León, ubicadas en León, y los veinte sensores certificados con los que cuenta el Ayuntamiento, en el marco de la implementación de su ZBE y la plataforma Smart City. En el caso del municipio de León, se trata de sensores estandarizados en base a la norma de aplicación UNE-CEN/TS 17660-1:2021. Calidad del aire. Evaluación del rendimiento de sensores de calidad del aire. Parte 1: Contaminantes gaseosos en el aire ambiente. Este informe es realizado por el grupo de investigación ATMOSENV del Departamento de Química y Física Aplicadas de la Universidad de León.

Contestación a la alegación

La conclusión 28 del Informe Provisional recae sobre el contenido del análisis del apartado VI.5, donde se comprueba el procedimiento de seguimiento y evaluación del cumplimiento de los objetivos de las zonas, basándose en las previsiones incluidas en los proyectos o, en su caso, ordenanzas. Es por ello ratificable el contenido del segundo párrafo de esta conclusión, fundamentado en dicha información, que da pie, además, a la formulación de la recomendación tercera, donde se trata asimismo de la oportunidad de publicar estos informes. No obstante, se estima oportuno hacer una referencia en el apartado VI.5 a este convenio que se comunica por medio de la alegación, aceptándose parcialmente la misma, debiéndose modificar el Informe Provisional de la siguiente forma:

Último párrafo de la página 66:

Donde dice:

“No consta referencia a la periodicidad del seguimiento en el caso de los Ayuntamientos de Ávila, León, Ponferrada (si bien el art. 16 de su ordenanza trata de la emisión de un informe) y Salamanca. No obstante, León y Ponferrada sí hacen referencia (respectivamente, en el art. 42 de la ordenanza y en el punto 13 del proyecto) a la necesidad de revisar el proyecto a los 3 años de su establecimiento y luego cada 4, de conformidad con lo previsto en el art. 10.4 del Real Decreto 1052/2022.”

Debe decir:

“No consta referencia a la periodicidad del seguimiento en el caso de los Ayuntamientos de Ávila, León, Ponferrada (si bien el art. 16 de su ordenanza trata de la emisión de un informe) y Salamanca. No obstante, León y Ponferrada sí hacen referencia (respectivamente, en el art. 42 de la ordenanza y en el punto 13 del proyecto) a la necesidad de revisar el proyecto a los 3 años de su establecimiento y luego cada 4, de conformidad con lo previsto en el art. 10.4 del Real Decreto 1052/2022. El Ayuntamiento de León ha comunicado en fase de alegaciones que ha formalizado un convenio con la Universidad de León para la evaluación y control de la calidad del aire ambiental en el municipio, que tiene entre sus objetivos la elaboración de un informe técnico anual.”



I.3. ALEGACIÓN TERCERA

Párrafos alegados: Recomendación segunda, página 26:

“2) El Ayuntamiento de Salamanca debería prever un seguimiento a través de indicadores de movilidad sostenible, calidad acústica y ahorro energético, y en el caso de los Ayuntamientos de Ávila, León y Segovia, prever indicadores de ahorro energético.”

Alegación realizada

Página 26. Punto 2) En cuanto a las Recomendaciones, el Ayuntamiento de León analiza los indicadores de ahorro energético relativos a la movilidad, desde 2015 de manera continuada, mediante el cálculo anual de la huella de carbono e Inventario de Emisiones de Referencia, que elabora con una periodicidad bianual. Hasta la fecha, lo venía haciendo mediante contratos de servicios, si bien, actualmente este cálculo se efectúa en el marco del mencionado convenio específico de colaboración, que han firmado el Ayuntamiento y la Universidad de León. La monitorización de la huella de carbono y del Inventario de Emisiones de Referencia del municipio se lleva a cabo mediante la cuantificación de los consumos de todos los vectores energéticos por sectores de actividad, siendo el sector transporte uno de los más relevantes. En el caso concreto de la movilidad, se analizan los consumos de combustibles de origen fósil y de electricidad en la flota municipal del propio Ayuntamiento de León, el transporte público urbano (autobús), y transporte comercial con el vehículo privado.

Contestación a la alegación

Como establecen las Normas de Auditoría del Sector Público, las recomendaciones contenidas en un Informe de fiscalización se formulan por el órgano de fiscalización sobre la base de las pruebas efectuadas y la información obtenida en el transcurso de la fiscalización y pretenden proponer mejoras en los procedimientos de gestión llevados a cabo por el ente fiscalizado.

Con carácter general, las recomendaciones efectuadas derivan de las conclusiones expuestas en el Informe, y estas a su vez de los resultados del trabajo.

En la medida en que en el presente documento ya se tratan las alegaciones formuladas por el ente fiscalizado a dichos resultados, no procede contestar las alegaciones a las recomendaciones.

Por tanto, la postura concreta del ente fiscalizado será analizada por el Consejo de Cuentas en el seguimiento de las recomendaciones, tal y como exige el artículo 30 de su reglamento de organización y funcionamiento.

No se admite la alegación, ya que no desvirtúa el contenido del Informe.



I.4. ALEGACIÓN CUARTA

Párrafos alegados: Tercer párrafo, página 30:

“Cabe destacar que, en cuatro casos de los seis con ordenanzas aprobadas y en vigor en el ámbito temporal del Informe, las ordenanzas han sido objeto de impugnación en vía jurisdiccional. Es el caso de los Ayuntamientos de Ávila, Burgos, Segovia y Valladolid, habiéndose dictado sentencia para los tres primeros.”

Alegación realizada

Página 30. Con respecto a la ciudad de León, la Ordenanza de Movilidad de la ciudad de León ha sido objeto de impugnación en vía jurisdiccional ante el Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León (Procedimiento: PO Procedimiento Ordinario 0000857/2025 y PO Procedimiento Ordinario 00011129/2025), sin que se haya dictado a fecha actual sentencia.

Contestación a la alegación

Si bien la referencia y el contenido del análisis de la página 30 recae sobre las ordenanzas aprobadas y en vigor en el ámbito temporal del Informe, se estima oportuno incluir esta información comunicada por el Ayuntamiento por medio de la alegación. Con ello, se acepta la alegación formulada, debiéndose modificar el Informe de la siguiente forma:

Conclusión 2, página 16:

Donde dice:

“De las seis entidades con ordenanzas aprobadas y en vigor en el ámbito temporal del Informe, esto es: Ávila, Burgos, Ponferrada, Salamanca, Segovia y Valladolid, en cuatro se ha producido una impugnación de estas en vía jurisdiccional. Es el caso de los Ayuntamientos de Ávila, Burgos, Segovia y Valladolid, habiéndose dictado sentencia para los tres primeros. En el caso de Burgos, la sentencia es desestimatoria del recurso y en los de Ávila y Segovia es estimatoria por defectos formales, centrados en la falta de previsión del establecimiento de las zonas en los planes de movilidad urbana sostenible previamente aprobados, obligándose con ello a una regularización y nueva tramitación de las dos ordenanzas.”

Debe decir:

“De las seis entidades con ordenanzas aprobadas y en vigor en el ámbito temporal del Informe, esto es: Ávila, Burgos, Ponferrada, Salamanca, Segovia y Valladolid, en cuatro se ha producido una impugnación de estas en vía jurisdiccional. Es el caso de los Ayuntamientos de Ávila, Burgos, Segovia y Valladolid, habiéndose dictado sentencia para los tres primeros. En el caso de Burgos, la sentencia es desestimatoria del recurso y en los de Ávila y Segovia es estimatoria por defectos



formales, centrados en la falta de previsión del establecimiento de las zonas en los planes de movilidad urbana sostenible previamente aprobados, obligándose con ello a una regularización y nueva tramitación de las dos ordenanzas.

También la ordenanza del Ayuntamiento de León, aprobada con posterioridad, ha sido objeto de impugnación en vía jurisdiccional ante el Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León.”

Introducción de un nuevo párrafo, como séptimo de la página 30, del siguiente tenor:

“También la ordenanza del Ayuntamiento de León, aprobada con posterioridad, ha sido objeto de impugnación en vía jurisdiccional ante el Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León.”

I.5. ALEGACIÓN QUINTA

Párrafos alegados: Cuarto párrafo, página 48:

- *“León: a través de la web municipal, elaboración de tríptico, notas de prensa municipales de contenido específico y atención ciudadana por parte de la oficina gestora de las autorizaciones.”*

Alegación realizada

Página 48. León, añadir la información de la página 23.

Contestación a la alegación

No procede en el apartado de referencia, de la página 48, donde se incluye el análisis de impacto social, de género y de discapacidad, añadir la información a la que se refiere la alegación formulada.

No se acepta la alegación, ratificándose el contenido del Informe

I.6. ALEGACIÓN SEXTA

Párrafos alegados: Penúltimo párrafo, página 50:

“En cuanto a los objetivos relacionados con la promoción de la eficiencia energética, se han establecido en los proyectos de Ávila, Burgos, Ponferrada y Palencia.”

Alegación realizada

Página 50. Punto 4. Eficiencia energética también en León, motivado en la página 26.



Contestación a la alegación

En la página 50, punto 4, del Informe Provisional, se está analizando la inclusión en el proyecto de objetivos cuantificables, siendo constatable que el Ayuntamiento de León no ha previsto estos objetivos relacionados con la promoción de la eficiencia energética en su proyecto.

No se acepta la alegación formulada, ratificándose el contenido del Informe.

I.7. ALEGACIÓN SÉPTIMA

Párrafos alegados: Primer párrafo, página 64:

“Además, en todos los proyectos se han previsto los indicadores de movilidad sostenible, ruido y eficiencia energética, a los que se refiere el apartado B del Anexo I (punto 6) y recogidos en el Anexo II, a excepción del Ayuntamiento de Salamanca, que no ha definido ninguno de ellos, y los Ayuntamientos de Ávila, León y Segovia, que no han previsto los de ahorro energético.”

Alegación realizada

Página 64. Indicadores de ahorro energético, ver página 26.

Contestación a la alegación

Tanto en el primer párrafo de la página 64, como en el cuadro 17, se están analizando los indicadores previstos en los proyectos elaborados, siendo ratificable que el Ayuntamiento de León no ha previsto ninguno de ahorro energético específicamente aplicable y relacionado con el contenido de estos proyectos de zonas de bajas emisiones. No obstante, se estima oportuno hacer una referencia a los análisis sobre la huella de carbono y el índice IER a los que se refiere la alegación.

Con ello, se acepta parcialmente la alegación formulada, debiéndose modificar el Informe de la siguiente forma:

Introducción de un primer párrafo de la página 66, a continuación del cuadro 17, del siguiente tenor:

“No obstante el análisis de la información incluida en los proyectos, sobre indicadores de movilidad sostenible, ruido y eficiencia energética, específicamente vinculados a las zonas de bajas emisiones, el Ayuntamiento de León ha comunicado que efectúa periódicamente el cálculo y monitorización de la huella de carbono e Inventario de Emisiones de Referencia del municipio.”



I.8. ALEGACIÓN OCTAVA**Párrafos alegados: Cuadro 17, tercera fila (sin cabecera), página 65:**

<i>Ayts.</i>	<i>Indicadores movilidad sostenible</i>	<i>Indicadores para calidad acústica</i>	<i>Indicadores ahorro energético</i>
León	<i>Reparto modal del automóvil particular/ Porcentaje de vehículos cero emisiones con respecto al total de la flota de vehículos/Variación del reparto modal del automóvil particular.</i>	<i>Porcentaje de población expuesta a niveles de ruido que superan los objetivos de calidad acústica que establece la legislación vigente.</i>	<i>Ninguno.</i>

Alegación realizada

Página 65. Cuadro, León. Indicadores de ahorro energético (página 26): Elaboración y monitorización de la huella de carbono del municipio y del Inventario de Emisiones de Referencia (IER) del municipio y del Ayuntamiento de León, cada dos años, pero con datos de seguimiento anuales.

Contestación a la alegación

Se remite a la contestación a la alegación séptima.

I.9. ALEGACIÓN NOVENA

Párrafos alegados: Cuadro 15, tercera fila (sin cabecera), página 61; Anexo IV, tercera fila (sin cabecera), página 65.

Cuadro 15, tercera fila (sin cabecera), página 61:

<i>Ayts.</i>	<i>Código y descripción actuación</i>	<i>Fecha de formalización/ adjudicación</i>	<i>Adjudicación. con IVA (€)</i>	<i>Situación contrato a 31/03/2025</i>	<i>Importe subvención (€)</i>	<i>Ejecución a 31/3/2025 (Coste) *</i>
León	<i>P1_L2-20210930-1 Creación de zonas de bajas emisiones (ZBE+ZBE-P).</i>	<i>27/10/2022</i>	<i>1.919.089,80</i>	<i>En curso</i>	<i>1.159.105,00</i>	<i>1.941.151,60</i>
	<i>P2_L2-20210930-1 Actuaciones complementarias a la creación de ZBE.</i>	<i>24/10/2022</i>	<i>122.038,93</i>	<i>Finalizado</i>	<i>736.053,00</i>	

Anexo IV, tercera fila (sin cabecera), página 76:

<i>Entidades</i>	<i>Partidas/Proyectos de gasto</i>	<i>Créditos iniciales/definitivos</i>	<i>Año ejecución</i>	<i>Total, ejecutado por años (€)</i>	<i>Total, ejecutado a 31/03/2025 (€)</i>
León	<i>01/13450/60926.</i>	<i>No consta.</i>	<i>2022</i>	<i>132.313,35</i>	<i>1.941.151,60</i>
			<i>2023</i>	<i>55.934,52</i>	
			<i>2024</i>	<i>1.752.903,73</i>	



Alegación realizada

Por último, en relación a la ejecución de los proyectos derivados de la Subvención PRTRNG-EU Convocatoria 2021, Subproyecto - ZBEMRR-21-00336 - Ayudas a Municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano y de la Subvención PRTRNG-EU Convocatoria 2022, Subproyecto C01.I01.P01.S250 - ZBEMRR-22-00148 - Ayudas a León para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano, se encuentran ejecutadas en su totalidad, tal y como consta en los certificados que se adjuntan.

Contestación a la alegación

La información de referencia, contenida en la alegación, no tiene virtualidad sobre los datos obrantes en el cuadro 15 y anexo IV del Informe Provisional, cuya información se refiere a 31 de marzo de 2025, basándose los datos de ejecución de los contratos en los certificados emitidos en su momento por parte de la Intervención. No obstante, se estima oportuno hacer constar que los proyectos se encuentran ejecutados en su totalidad, según la información facilitada en esta fase de alegaciones, debiéndose modificar el Informe de la siguiente forma:

Quinto párrafo, página 62:

Donde dice:

“Complementariamente, se presenta en el cuadro anterior la ejecución del gasto, en términos de obligaciones reconocidas, correspondiente a estas actuaciones y contratos a la fecha de referencia. Se observa que los Ayuntamientos de Ávila y Zamora han ejecutado todo el gasto previsto, frente a los de León, Ponferrada, Salamanca, Soria y Valladolid, que aún continúan con alguna ejecución en curso o, en el caso de Segovia, con dos contratos no iniciados. No obstante, en el caso de León, Ponferrada y Valladolid, se está más próximo a la ejecución total.”

Debe decir:

“Complementariamente, se presenta en el cuadro anterior la ejecución del gasto, en términos de obligaciones reconocidas, correspondiente a estas actuaciones y contratos a la fecha de referencia. Se observa que los Ayuntamientos de Ávila y Zamora han ejecutado todo el gasto previsto, frente a los de León, Ponferrada, Salamanca, Soria y Valladolid, que aún continúan con alguna ejecución en curso o, en el caso de Segovia, con dos contratos no iniciados. No obstante, en el caso de León, Ponferrada y Valladolid, se está más próximo a la ejecución total. El Ayuntamiento de León ha comunicado en fase de alegaciones que sus proyectos se encuentran ejecutados en su totalidad.”



II. AYUNTAMIENTO DE PONFERRADA

II.1. ALEGACIÓN PRIMERA

Párrafos alegados: Conclusión 17, segunda viñeta, página 21; segundo párrafo, página 47.

Conclusión 17, segunda viñeta, página 21:

- *"Además, en todos los proyectos se han previsto alternativas a las restricciones absolutas y medidas de transición, así como se han contemplado excepciones (en forma de exenciones) para vehículos, entre otros, de residentes, de carga y descarga, con distintivo de movilidad reducida, de limpieza, de transporte público, sanitarios, policía, etcétera. Por su parte, los proyectos de Ávila, Burgos, León, Ponferrada, Palencia y Zamora han previsto el pago de una tasa o peaje por el acceso a las zonas, variable en función del vehículo y de las horas."*

Segundo párrafo, página 47:

"Por su parte, en relación con los accesos, las directrices del Ministerio para la Transición Ecológica para la creación de ZBE, en el punto 9.4.2.2, contemplan la posibilidad de que el acceso y circulación en las zonas pueda incorporar el pago de una tasa o peaje. Variable en función del vehículo y las horas. Se ha comprobado que han incluido esta posibilidad, los proyectos de Ávila, Burgos, León, Ponferrada, Palencia y Zamora."

Alegación realizada

En relación con la página 21, apartado 111.2.4, punto 17 se cita que:

"Además, en todos los proyectos se han previsto alternativas a las restricciones absolutas y medidas de transición, así como se han contemplado excepciones (en forma de exenciones) para vehículos, entre otros, de residentes, de carga y descarga, con distintivo de movilidad reducida, de limpieza, de transporte público, sanitarios, policía, etcétera. Por su parte, los proyectos de Ávila, Burgos, León, Ponferrada, Palencia y Zamora han previsto el pago de una tasa o peaje por el acceso a las zonas, variable en función del vehículo y de las horas."

Además, en la página 47, apartado VI.2.2.2, punto 7 se indica que:

"Por su parte, en relación con los accesos, las directrices del Ministerio para la Transición Ecológica para la creación de ZBE, en el punto 9.4.2.2, contemplan la posibilidad de que el acceso y circulación en las zonas pueda incorporar el pago de una tasa o peaje, variable en función del vehículo y las horas. Se ha comprobado que han incluido esta posibilidad, los proyectos de Ávila, Burgos, León, Ponferrada, Palencia y Zamora."



Procede aclarar que **la Ordenanza no establece tasa o peaje alguno** por acceso a la zona de bajas emisiones.

Contestación a la alegación

Se advierte la existencia de un error en el Informe Provisional, pues, efectivamente, no hay referencia en el proyecto ni en la ordenanza reguladora de la zona de bajas emisiones de Ponferrada, a la previsión de pago de una tasa.

Se acepta la alegación formulada, debiéndose modificar el Informe Provisional de la siguiente forma:

Conclusión 17, segunda viñeta, página 21:

Donde dice:

- *"Además, en todos los proyectos se han previsto alternativas a las restricciones absolutas y medidas de transición, así como se han contemplado excepciones (en forma de exenciones) para vehículos, entre otros, de residentes, de carga y descarga, con distintivo de movilidad reducida, de limpieza, de transporte público, sanitarios, policía, etcétera. Por su parte, los proyectos de Ávila, Burgos, León, Ponferrada, Palencia y Zamora han previsto el pago de una tasa o peaje por el acceso a las zonas, variable en función del vehículo y de las horas."*

Debe decir:

- *"Además, en todos los proyectos se han previsto alternativas a las restricciones absolutas y medidas de transición, así como se han contemplado excepciones (en forma de exenciones) para vehículos, entre otros, de residentes, de carga y descarga, con distintivo de movilidad reducida, de limpieza, de transporte público, sanitarios, policía, etcétera. Por su parte, los proyectos de Ávila, Burgos, León, Palencia y Zamora, han previsto el pago de una tasa o peaje por el acceso a las zonas, variable en función del vehículo y de las horas."*

Segundo párrafo, página 47:

Donde dice:

"Por su parte, en relación con los accesos, las directrices del Ministerio para la Transición Ecológica para la creación de ZBE, en el punto 9.4.2.2, contemplan la posibilidad de que el acceso y circulación en las zonas pueda incorporar el pago de una tasa o peaje, variable en función del vehículo y las horas. Se ha comprobado que han incluido esta posibilidad, los proyectos de Ávila, Burgos, León, Ponferrada, Palencia y Zamora."



Debe decir:

“Por su parte, en relación con los accesos, las directrices del Ministerio para la Transición Ecológica para la creación de ZBE, en el punto 9.4.2.2, contemplan la posibilidad de que el acceso y circulación en las zonas pueda incorporar el pago de una tasa o peaje. Variable en función del vehículo y las horas. Se ha comprobado que han incluido esta posibilidad, los proyectos de Ávila, Burgos, León, Palencia y Zamora.”

II.2. ALEGACIÓN SEGUNDA

Párrafos alegados: Conclusión 22, primer párrafo, página 23; cuadro 13, quinta fila (sin cabecera), página 55; quinto párrafo, página 56.

Conclusión 22, primer párrafo, página 23:

“22) Las actuaciones de monitorización y seguimiento dirigidas al control de accesos, consistentes en cámaras de reconocimiento de matrículas e integración en la plataforma de intercambio de información con la Dirección General de Tráfico, se han llevado a cabo en las dos zonas en funcionamiento. Además, el Ayuntamiento de Ávila lleva un control de otro tipo de vehículos sujetos a autorización o excepción y, por su parte, en el de Ponferrada, la gestión del estacionamiento regulado se integra en el sistema de la zona de bajas emisiones.”

Cuadro 13, quinta fila (sin cabecera), página 55:

	Ayuntamiento de Ávila		Ayuntamiento de Ponferrada	
	Situación	Finalidad	Situación	Finalidad
Sistemas de control de estacionamiento regulado en ZBE.	No previsto	-	En funcionamiento	Avisos de infracción

Quinto párrafo, página 56:

“Por su parte, en el Ayuntamiento de Ávila no está previsto que el sistema de control regulado esté asociado a la ZBE existente, con sus calles y reglas de acceso propias establecidas. En Ponferrada, sí se encuentra en funcionamiento el sistema de control de estacionamiento regulado (ORA). La gestión del estacionamiento regulado se integra en el sistema de la ZBE para monitorizar el aparcamiento y la calidad del aire.”

Alegación realizada

En relación con la página 23, apartado 111.3, punto 22 se cita que:



"Las actuaciones de monitorización y seguimiento dirigidas al control de accesos, consistentes en cámaras de reconocimiento de matrículas e integración en la plataforma de intercambio de información con la Dirección General de Tráfico, se han llevado a cabo en las dos zonas en funcionamiento. Además, el Ayuntamiento de Ávila lleva un control de otro tipo de vehículos sujetos a autorización o excepción y, por su parte, en el de Ponferrada, la gestión del estacionamiento regulado se integra en el sistema de la zona de bajas emisiones."

Además, en la página 56, apartado VI.3.3.2:

"Por su parte, en el Ayuntamiento de Ávila no está previsto que el sistema de control regulado esté asociado a la ZBE existente, con sus calles y reglas de acceso propias establecidas. En Ponferrada, sí se encuentra en funcionamiento el sistema de control de estacionamiento regulado (ORA). La gestión del estacionamiento regulado. se integra en el sistema de la ZBE para monitorizar el aparcamiento y la calidad del aire."

La gestión del estacionamiento regulado (ORA) no se integra dentro del ámbito de la Zona de Bajas emisiones, al tratarse de una concesión otorgada con anterioridad a la implantación de esta. Únicamente se contempla la utilización de sensores conteo de las plazas de aparcamiento, que en su totalidad están incluidas en la ORA, y la inclusión de la correspondiente publicidad en las pantallas informativas, aplicación y web sobre el número de plazas disponibles en tiempo real en cada calle con el objetivo de mejorar el tráfico de agitación en la ZBE, lo que puede contribuir, a priori, en una mejora de la calidad del aire.

Contestación a la alegación

En virtud de la alegación formulada, se advierte que debe matizarse el texto de la conclusión 22 y el párrafo correspondiente de los resultados del trabajo, en lo que se refiere a los sistemas de control de estacionamiento regulado en ZBE, asociados al cumplimiento de los objetivos de las zonas.

Como consecuencia de esta revisión, colateralmente, se advierte un error en la quinta fila (sin cabecera), última columna, del cuadro 13 de la página 55 del Informe Provisional, al transcribir la respuesta dada en su momento por el Ayuntamiento, al tratar de la finalidad de los sistemas de control de estacionamiento en ZBE.

Con todo ello, se acepta la alegación formulada, debiendo corregirse el Informe Provisional de la siguiente forma:

Conclusión 22, primer párrafo, página 23:

Donde dice:

"22) Las actuaciones de monitorización y seguimiento dirigidas al control de accesos, consistentes en cámaras de reconocimiento de matrículas e integración en la plataforma de intercambio de información con la



Dirección General de Tráfico, se han llevado a cabo en las dos zonas en funcionamiento. Además, el Ayuntamiento de Ávila lleva un control de otro tipo de vehículos sujetos a autorización o excepción y, por su parte, en el de Ponferrada, la gestión del estacionamiento regulado se integra en el sistema de la zona de bajas emisiones.”

Debe decir:

“22) Las actuaciones de monitorización y seguimiento dirigidas al control de accesos, consistentes en cámaras de reconocimiento de matrículas e integración en la plataforma de intercambio de información con la Dirección General de Tráfico, se han llevado a cabo en las dos zonas en funcionamiento. Además, el Ayuntamiento de Ávila lleva un control de otro tipo de vehículos sujetos a autorización o excepción y, por su parte, en el de Ponferrada, en relación con la gestión del estacionamiento regulado, se contempla la utilización de sensores conteo de las plazas de aparcamiento, que en su totalidad están incluidas en la ORA, y la inclusión de la correspondiente publicidad en las pantallas informativas, aplicación y web sobre el número de plazas disponibles en tiempo real en cada calle, con el objetivo de mejorar el tráfico de agitación en la ZBE”.

Cuadro 13, quinta fila (sin cabecera), página 55:

Donde dice:

	Ayuntamiento de Ávila		Ayuntamiento de Ponferrada	
	Situación	Finalidad	Situación	Finalidad
<i>Sistemas de control de estacionamiento regulado en ZBE.</i>	<i>No previsto</i>	<i>-</i>	<i>En funcionamiento</i>	<i>Avisos de infracción</i>

Debe decir:

	Ayuntamiento de Ávila		Ayuntamiento de Ponferrada	
	Situación	Finalidad	Situación	Finalidad
<i>Sistemas de control de estacionamiento regulado en ZBE.</i>	<i>No previsto</i>	<i>-</i>	<i>En funcionamiento</i>	<i>Informar a los usuarios de las plazas de estacionamiento libres</i>



Quinto párrafo, página 56:**Donde dice:**

"Por su parte, en el Ayuntamiento de Ávila no está previsto que el sistema de control regulado esté asociado a la ZBE existente, con sus calles y reglas de acceso propias establecidas. En Ponferrada, sí se encuentra en funcionamiento el sistema de control de estacionamiento regulado (ORA). La gestión del estacionamiento regulado, se integra en el sistema de la ZBE para monitorizar el aparcamiento y la calidad del aire."

Debe decir:

"Por su parte, en el Ayuntamiento de Ávila no está previsto que el sistema de control regulado esté asociado a la ZBE existente, con sus calles y reglas de acceso propias establecidas. En Ponferrada, en relación con la gestión del estacionamiento regulado, se contempla la utilización de sensores conteo de las plazas de aparcamiento, que en su totalidad están incluidas en la ORA, y la inclusión de la correspondiente publicidad en las pantallas informativas, aplicación y web sobre el número de plazas disponibles en tiempo real en cada calle, con el objetivo de mejorar el tráfico de agitación en la ZBE."

II.3. ALEGACIÓN TERCERA

Párrafos alegados: Cuadro 13, cuarta fila (sin cabecera), página 55; cuarto párrafo de la página 56:

Cuadro 13, cuarta fila (sin cabecera):

	Ayuntamiento de Ávila		Ayuntamiento de Ponferrada	
	Situación	Finalidad	Situación	Finalidad
Registro de vehículos municipal (control de otros tipos de vehículos no identificados en el Registro de Vehículos de la DGT, sometidos a una autorización municipal previa, excepción, moratoria, etc.).	En funcionamiento	Avisos de infracción	Todavía no se aplica	-

Cuarto párrafo de la página 56:

"En cuanto al control de otro tipo de vehículos sujetos a autorización o excepción, por parte del Ayuntamiento de Ávila se lleva un control de los vehículos importados de otros países sin homologación o con problemas administrativos en el proceso de



matriculación, o bien, que requieren una autorización previa para circular en determinadas circunstancias, con ciertos requisitos de emisiones o que cuenten con autorización especial. En el caso del Ayuntamiento de Ponferrada, este control no se halla aún en funcionamiento.”

Alegación realizada

En relación con la página 55, cuadro 13: Mecanismos de control. Monitorización y seguimiento, se expone que, el registro de vehículos municipal (control de otros tipos de vehículos no identificados en el Registro de Vehículos de la DGT, sometidos a una autorización municipal previa, excepción, moratoria, etc.) todavía no se aplica.

El registro municipal de vehículos autorizados al acceso a la ZBE está en marcha desde el día 14 de noviembre de 2025.

Contestación a la alegación

En virtud de la alegación formulada, se advirtió un error en la información de las dos últimas columnas, cuarta fila del cuadro 13, cuya información es a 31 de marzo de 2025. La situación en relación con el registro de vehículos municipal debe de ser: “en tramitación”, en lugar de: “todavía no se aplica”, y la finalidad debe ser: “avisos de infracción”. Además, se estima oportuno actualizar esta información, en virtud de la alegación, modificando el cuarto párrafo de la página 56 para hacer constar que el registro municipal de vehículos autorizados al acceso a la ZBE está en marcha desde el día 14 de noviembre de 2025, tal y como en la alegación se señala.

Se acepta la alegación formulada, debiendo modificarse el contenido del Informe, de la siguiente forma:

Cuadro 13, cuarta fila (sin cabecera), página 55:

Donde dice:

	Ayuntamiento de Ávila		Ayuntamiento de Ponferrada	
	Situación	Finalidad	Situación	Finalidad
<i>Registro de vehículos municipal (control de otros tipos de vehículos no identificados en el Registro de Vehículos de la DGT, sometidos a una autorización municipal previa, excepción, moratoria, etc.).</i>	<i>En funcionamiento</i>	<i>Avisos de infracción</i>	<i>Todavía no se aplica</i>	<i>-</i>



Debe decir:

	Ayuntamiento de Ávila		Ayuntamiento de Ponferrada	
	Situación	Finalidad	Situación	Finalidad
<i>Registro de vehículos municipal (control de otros tipos de vehículos no identificados en el Registro de Vehículos de la DGT, sometidos a una autorización municipal previa, excepción, moratoria, etc.).</i>	<i>En funcionamiento</i>	<i>Avisos de infracción</i>	<i>En tramitación</i>	<i>Avisos de infracción</i>

Cuarto párrafo de la página 56:

Donde dice:

“En cuanto al control de otro tipo de vehículos sujetos a autorización o excepción, por parte del Ayuntamiento de Ávila se lleva un control de los vehículos importados de otros países sin homologación o con problemas administrativos en el proceso de matriculación, o bien, que requieren una autorización previa para circular en determinadas circunstancias, con ciertos requisitos de emisiones o que cuenten con autorización especial. En el caso del Ayuntamiento de Ponferrada, este control no se halla aún en funcionamiento.”

Debe decir:

“En cuanto al control de otro tipo de vehículos sujetos a autorización o excepción, por parte del Ayuntamiento de Ávila se lleva un control de los vehículos importados de otros países sin homologación o con problemas administrativos en el proceso de matriculación, o bien, que requieren una autorización previa para circular en determinadas circunstancias, con ciertos requisitos de emisiones o que cuenten con autorización especial. En el caso del Ayuntamiento de Ponferrada, este control se halla ya en funcionamiento, desde noviembre de 2025.”



III. AYUNTAMIENTO DE ZAMORA

III.1. ALEGACIÓN PRIMERA

Párrafo alegado: Conclusión 1, página 16:

“1) Todos los municipios mayores de 50.000 habitantes, esto es: Ávila, Burgos, León, Ponferrada, Palencia, Salamanca, Segovia, Valladolid y Zamora, han previsto el establecimiento de zonas de bajas emisiones y, salvo en el caso del Ayuntamiento de Zamora, donde la tramitación se ha retrasado acusadamente y del Ayuntamiento de Palencia, que no ha culminado el proceso, han establecido estas zonas, al aprobar definitivamente y entrar en vigor las ordenanzas reguladoras. No obstante, en el Ayuntamiento de León entró en vigor el 7 de noviembre de 2025, fuera del ámbito temporal definido en el Informe.

En ningún caso el establecimiento de estas zonas se ha producido antes de 2023, en contra de lo previsto en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.”

Alegación realizada

Conclusión 1ª. Se considera que el juicio que se hace sobre el procedimiento de tramitación seguido en Zamora recogiendo la afirmación de que “(...) la tramitación se ha retrasado acusadamente (...)” resulta carente de base, trasladando una imagen que en nada se corresponde con los esfuerzos realizados por este Ayuntamiento en este tema, tal y como se viene a detallar más adelante. Por otro lado, en este sentido cabe señalar que desde este Ayuntamiento se ha optado por una tramitación prudente que evite los motivos que han llevado a la impugnación de las ordenanzas sufridas en otras ciudades, procedimientos judiciales que se han seguido con atención. Se infiere así que no siempre la tramitación más rápida resulta finalmente la más eficaz. Se solicita en consecuencia la eliminación de la afirmación referente al supuesto retraso acusado con la que se califica el proceso que se sigue desde el Ayuntamiento de Zamora.

Contestación a la alegación

Según se deduce del contenido del apartado VI.1 del Informe Provisional, la ordenanza reguladora de la zona de bajas emisiones del Ayuntamiento de Zamora se encontraba en tramitación y, a diferencia del resto de los ayuntamientos mayores de 50.000 habitantes, no ha sido aprobada inicialmente. Más allá del incumplimiento por parte de todos los ayuntamientos del plazo legalmente previsto para establecer las zonas y del aspecto comparativo de la tramitación entre entidades, existe un evidente retraso en la tramitación de la ordenanza y del proyecto por parte del Ayuntamiento de Zamora, que aún no han sido sometidos a debate y aprobación por el pleno municipal, ni, consecuentemente, a información pública y audiencia a los interesados, a efectos de la presentación y posterior resolución de posibles reclamaciones o sugerencias.



En relación con las causas de este retraso, cabe hacer la consideración de que la previsión del establecimiento de la zona de bajas emisiones no figuraba en el PMUS del Ayuntamiento de Zamora, tal y como preveía la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y pudo verse en el Informe de “*Análisis de las medidas de ahorro energético adoptadas por determinados municipios de Castilla y León, en colaboración con el Tribunal de Cuentas, ejercicio 2022*”, aprobado por el Consejo de Cuentas; aspecto que, por otra parte, ha sido puesto de manifiesto por parte del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León, al analizar la impugnación de las ordenanzas de otras entidades locales.

A lo largo del Informe se han expuesto los pasos dados por el Ayuntamiento para el establecimiento de la zona, de forma que se ha evidenciado que hay un estado de tramitación en curso y un proyecto en elaboración en fase avanzada que sigue las pautas previstas en el Real Decreto 1052/2022. Sin embargo, ello no es óbice para poder concluir que se ha producido en este caso un retraso manifiesto, dando con ello pie a recomendar un impulso en la tramitación.

No se acepta la alegación formulada, ratificándose el contenido del Informe.

III.2. ALEGACIÓN SEGUNDA

Párrafos alegados: Conclusión 17, segundo párrafo, página 21; segundo párrafo, página 47.

Conclusión 17, segundo párrafo, página 21:

“17) Otros aspectos de comprobación del contenido mínimo de los proyectos son los siguientes:

➤ *Además, en todos los proyectos se han previsto alternativas a las restricciones absolutas y medidas de transición, así como se han contemplado excepciones (en forma de exenciones) para vehículos, entre otros, de residentes, de carga y descarga, con distintivo de movilidad reducida, de limpieza, de transporte público, sanitarios, policía, etcétera. Por su parte, los proyectos de Ávila, Burgos, León, Ponferrada, Palencia y Zamora han previsto el pago de una tasa o peaje por el acceso a las zonas, variable en función del vehículo y de las horas.”*

Segundo párrafo, página 47:

“Por su parte, en relación con los accesos, las directrices del Ministerio para la Transición Ecológica para la creación de ZBE, en el punto 9.4.2.2, contemplan la posibilidad de que el acceso y circulación en las zonas pueda incorporar el pago de una tasa o peaje, variable en función del vehículo y las horas. Se ha comprobado que han incluido esta posibilidad, los proyectos de Ávila, Burgos, León, Ponferrada, Palencia y Zamora.”



Alegación realizada

Conclusión 17ª párrafo 2º. Se hace referencia que el Zamora ha previsto el pago de una tasa o peaje por el acceso a las zonas, variable en función de las horas. El Ayuntamiento de Zamora no ha previsto el pago de tasa o peaje alguno por el acceso a la Zona de Bajas Emisiones.

Contestación a la alegación

En virtud de la alegación formulada, se ha revisado el contenido del proyecto de zona de bajas emisiones del Ayuntamiento de Zamora, ratificándose que está previsto el establecimiento de una tasa, si bien ello se hace al tratar de las autorizaciones de acceso temporal, siendo aplicable a los vehículos residentes del municipio fuera de la ZBE, en el caso superación del número máximo de autorizaciones anuales permitidas.

En base a ello, se acepta parcialmente la alegación formulada, para hacer constar el citado matiz, debiendo modificarse el Informe Provisional de la siguiente forma:

Conclusión 17, segundo párrafo, página 21:

Donde dice:

- *“Además, en todos los proyectos se han previsto alternativas a las restricciones absolutas y medidas de transición, así como se han contemplado excepciones (en forma de exenciones) para vehículos, entre otros, de residentes, de carga y descarga, con distintivo de movilidad reducida, de limpieza, de transporte público, sanitarios, policía, etcétera. Por su parte, los proyectos de Ávila, Burgos, León, Ponferrada, Palencia y Zamora han previsto el pago de una tasa o peaje por el acceso a las zonas, variable en función del vehículo y de las horas.”*

Debe decir:

- *“Además, en todos los proyectos se han previsto alternativas a las restricciones absolutas y medidas de transición, así como se han contemplado excepciones (en forma de exenciones) para vehículos, entre otros, de residentes, de carga y descarga, con distintivo de movilidad reducida, de limpieza, de transporte público, sanitarios, policía, etcétera. Por su parte, los proyectos de Ávila, Burgos, León y Palencia han previsto el pago de una tasa o peaje por el acceso a las zonas, variable en función del vehículo y de las horas, y el proyecto de Zamora lo ha previsto en el caso de superación del máximo de las autorizaciones de acceso temporal.”*



Segundo párrafo, página 47:

Donde dice:

“Por su parte, en relación con los accesos, las directrices del Ministerio para la Transición Ecológica para la creación de ZBE, en el punto 9.4.2.2, contemplan la posibilidad de que el acceso y circulación en las zonas pueda incorporar el pago de una tasa o peaje, variable en función del vehículo y las horas. Se ha comprobado que han incluido esta posibilidad, los proyectos de Ávila, Burgos, León, Ponferrada, Palencia y Zamora.”

Debe decir:

“Por su parte, en relación con los accesos, las directrices del Ministerio para la Transición Ecológica para la creación de ZBE, en el punto 9.4.2.2, contemplan la posibilidad de que el acceso y circulación en las zonas pueda incorporar el pago de una tasa o peaje, variable en función del vehículo y las horas. Se ha comprobado que han incluido esta posibilidad, los proyectos de Ávila, Burgos, León, Palencia y Zamora, este último, en el caso de superación del máximo de las autorizaciones de acceso temporal para vehículos residentes del municipio fuera de la ZBE.”

III.3. ALEGACIÓN TERCERA

Párrafos alegados: Conclusión 17, quinto párrafo, página 21; primer párrafo, página 49.

Conclusión 17, quinto párrafo, página 21:

“17) Otros aspectos de comprobación del contenido mínimo de los proyectos son los siguientes:

- *Todos los ayuntamientos han establecido en sus proyectos un Plan de comunicación, participación y sensibilización, dirigido a ciudadanos, agentes económicos y otros sectores afectados, a excepción de Zamora que, no obstante, tiene prevista la contratación de este Plan.”*

primer párrafo, página 49:

“Se ha constatado que todos los ayuntamientos han establecido en sus proyectos de ZBE, el plan de referencia, salvo en el caso de Zamora, que no lo ha hecho, y que, a la fecha de finalización de los trabajos de campo para la elaboración del presente Informe, tiene previsto contratar a una empresa especializada para su realización.”

Alegación realizada

Conclusión 17ª párrafo 5º. Si bien el Ayuntamiento de Zamora tiene prevista la contratación de un Plan de Comunicación, desde el inicio de las gestiones para la puesta en marcha de la Zona de Bajas Emisiones, se han publicado anuncios y notas de prensa



en medios de comunicación, se han realizado reuniones con agentes sociales, se ha debatido el asunto a través de diferentes Consejos Sectoriales y finalmente, se dispone de un plazo de alegaciones tras la aprobación inicial. Se estima que, de cara a ofrecer una información completa, estos extremos deberían figurar en el referido apartado pues de lo contrario se transmite la idea de que desde el consistorio zamorano nada se ha hecho en este sentido cuando no es así.

Contestación a la alegación

La conclusión 17 recoge los resultados del trabajo incluidos en el apartado VI.2.2.2 del Informe Provisional, donde lo que se analiza es el contenido de los proyectos, esto es, las previsiones contenidas en los mismos, en virtud de lo que al respecto se establece en el Real Decreto 1052/2022. De esta forma, el párrafo alegado de referencia se ajusta al resultado del análisis del contenido del proyecto del Ayuntamiento de Zamora. No obstante lo señalado, se estima oportuno hacer constar que el Ayuntamiento ha llevado a cabo actuaciones de comunicación.

Se acepta parcialmente la alegación formulada, debiendo modificarse el Informe Provisional de la siguiente forma:

Conclusión 17, quinto párrafo, página 21:

Donde dice:

- *“Todos los ayuntamientos han establecido en sus proyectos un Plan de comunicación, participación y sensibilización, dirigido a ciudadanos, agentes económicos y otros sectores afectados, a excepción de Zamora que, no obstante, tiene prevista la contratación de este Plan.”*

Debe decir:

- *“Todos los ayuntamientos han establecido en sus proyectos un Plan de comunicación, participación y sensibilización, dirigido a ciudadanos, agentes económicos y otros sectores afectados, a excepción de Zamora que, no obstante, tiene prevista la contratación de este Plan y ha declarado en fase de alegaciones haber llevado a cabo actuaciones de comunicación.”*

Primer párrafo, página 49:

Donde dice:

“Se ha constatado que todos los ayuntamientos han establecido en sus proyectos de ZBE, el plan de referencia, salvo en el caso de Zamora, que no lo ha hecho, y que, a la fecha de finalización de los trabajos de campo para la elaboración del presente Informe, tiene previsto contratar a una empresa especializada para su realización.”



Debe decir:

“Se ha constatado que todos los ayuntamientos han establecido en sus proyectos de ZBE, el plan de referencia, salvo en el caso de Zamora, que no lo ha hecho, y que, a la fecha de finalización de los trabajos de campo para la elaboración del presente Informe, tiene previsto contratar a una empresa especializada para su realización y ha declarado en fase de alegaciones haber llevado a cabo actuaciones de comunicación en forma de anuncios y notas de prensa, reuniones con agentes sociales y debates a través de consejos sectoriales.”

III.4. ALEGACIÓN CUARTA

Párrafo alegado: Conclusión 24, página 24.

“24) Todos los ayuntamientos mayores de 50.000 habitantes y Soria han sido beneficiarios de subvenciones para la implantación de una zona de bajas emisiones o para actuaciones complementarias de esta, si bien, el Ayuntamiento de Zamora no lo ha sido de subvención estatal, como el resto, sino autonómica. Además, todas estas entidades, incluida Zamora, han sido beneficiarias de otras subvenciones estatales de la Orden TMA/892/2021, asociadas al fomento del cambio hacia medios de transporte sostenibles y al transporte público. También, para este último fin, el Ayuntamiento de Miranda de Ebro ha sido el único menor de 50.000 habitantes y mayor de 20.000, no capital de provincia, que ha sido beneficiario de subvenciones estatales.”

Alegación realizada

Conclusión 24ª. En referencia a la Orden TMA/892/2021, el Ayuntamiento de Zamora solicitó subvención con cargo a la referida convocatoria (expediente PRTRMU/21/00091) para la realización de las siguientes actuaciones relacionadas con la puesta en marcha de la futura Zona de Bajas Emisiones. Las actuaciones se encuentran completamente realizadas y la subvención justificada, suponiendo una inversión total de 1.473.893,05 Euros:

- Actuación 1. Movilidad Urbana Sostenible en la Zona Centro de Zamora. A través de esta actuación se ha conseguido reducir el tráfico en un 80% en la Zona de Bajas Emisiones a través del aumento del espacio para el peatón y la supresión de estacionamientos. Presupuesto 544.810,61 Euros
- Actuación 2. Reordenación del tráfico en la calle Villalpando – Avenida del Ferrocarril. La actuación consistió en la realización de aparcamientos disuasorios, creación de carril bici y reducción de calzadas para el calmado de tráfico. Presupuesto 631,272,45 Euros



- Actuación 3. Eliminación del tráfico en la plaza Puebla de Sanabria. Peatonalización de la plaza y supresión de plazas de aparcamiento. Presupuesto 297.899,99 Euros

Contestación a la alegación

Las actuaciones referidas en la alegación son plenamente coincidentes con los proyectos subvencionados cuya información se incluye en el Anexo I del Informe Provisional.

No se acepta la alegación formulada, ratificándose el contenido del Informe.

III.5. ALEGACIÓN QUINTA

Párrafo alegado: Recomendación 1, página 26.

“1) El Ayuntamiento de Zamora debería impulsar el establecimiento e implantación de la zona de bajas emisiones en el menor plazo posible.”

Alegación realizada

A la vista de lo anterior, cabe apuntar por lo que se refiere al punto primero del apartado de **recomendaciones**, que el Ayuntamiento de Zamora lleva impulsando la implantación de la Zona de Bajas Emisiones desde el comienzo de las actuaciones en 2021 tal y como se puede constatar tanto con la información que figura en el informe preliminar como por lo añadido en las presentes alegaciones. Se han ejecutado las obras previstas, se han justificado las subvenciones recibidas, se han realizado los estudios previstos, se ha adquirido el material necesario, se ha dado publicidad, ha habido participación a través de los Consejos Sectoriales, ha habido debate público, se han tenido en cuenta los motivos de impugnación en otras ciudades para evitarlos, se va a proceder a la modificación del PMUS para que la ordenanza no sea motivo de impugnación y finalmente se procederá a la aprobación inicial de la Ordenanza en el pleno de marzo de 2026. No compartimos la afirmación de que debería impulsarse el establecimiento e implantación de la Zona de Bajas Emisiones porque es lo que este Ayuntamiento ya está haciendo con el objetivo último de tenerla en funcionamiento evitando su impugnación posterior.

Contestación a la alegación

Como establecen las Normas de Auditoría del Sector Público, las recomendaciones contenidas en un Informe de fiscalización se formulan por el órgano de fiscalización sobre la base de las pruebas efectuadas y la información obtenida en el transcurso de la fiscalización y pretenden proponer mejoras en los procedimientos de gestión llevados a cabo por el ente fiscalizado.

Con carácter general, las recomendaciones efectuadas derivan de las conclusiones expuestas en el Informe, y estas a su vez de los resultados del trabajo.



En la medida en que en el presente documento ya se han tratado las alegaciones formuladas por el ente fiscalizado a dichos resultados, no procede volver a contestar las alegaciones a las recomendaciones.

Por tanto, la postura concreta del ente fiscalizado será analizada por el Consejo de Cuentas en el seguimiento de las recomendaciones, tal y como exige el artículo 30 de su reglamento de organización y funcionamiento.

No se admite la alegación, ya que no desvirtúa el contenido del Informe.

