

## ADMINISTRACIÓN LOCAL

Número 1466/24

### AYUNTAMIENTO DE ÁVILA

#### **A N U N C I O**

El Pleno Corporativo del Excmo. Ayuntamiento de Ávila en sesión de fecha 31 de mayo de 2024 acordó aprobar definitivamente la Ordenanza municipal reguladora de la creación y gestión de la Zona de Bajas Emisiones y el proyecto de Zona de Bajas Emisiones con el tenor que consta en el expediente de su razón y que fueron formulados en trámite de aprobación inicial, sin perjuicio de la publicación íntegra de ambos textos a efectos de su entrada en vigor, en los términos previstos en el art. 49 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

Que a tal efecto se publican ambos textos para general conocimiento y entrada en vigor

Ávila, 31 de mayo de 2024.

El Alcalde, *Jesús Manuel Sánchez Cabrera*.

# PROYECTO DE ZONA DE BAJAS EMISIONES EN LA CIUDAD DE ÁVILA

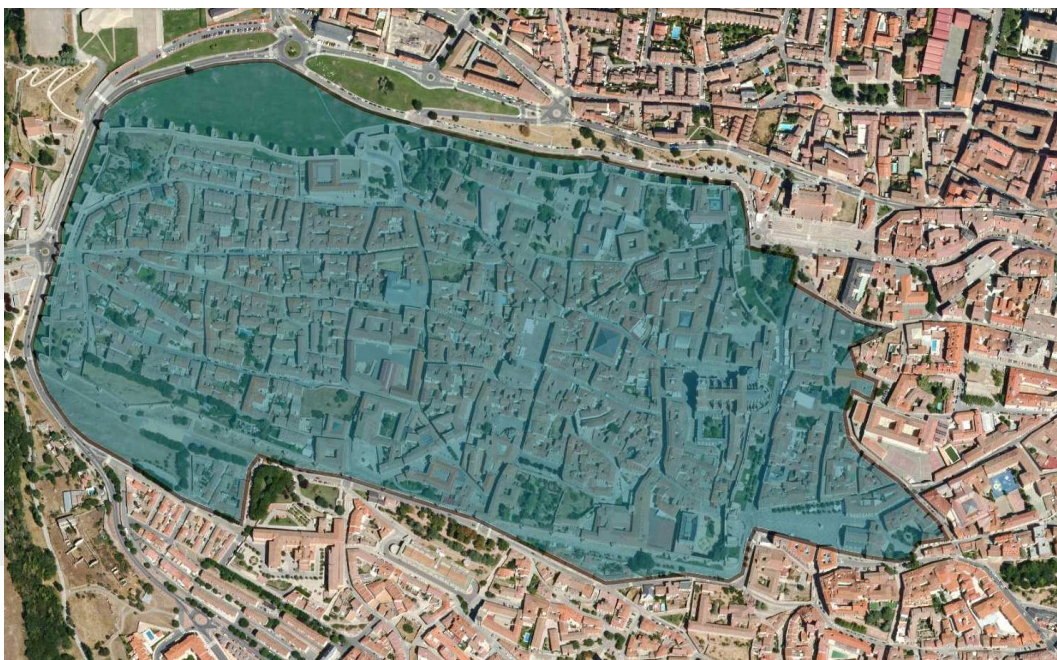
(Según anexo del RD 1052/2022 de 27 de diciembre por el que se regulan las Zonas de Bajas Emisiones)

## 1.- Delimitación del perímetro de la ZBE.

### 1.1.- Denominación.

Zona de Bajas Emisiones “Casco Histórico”

### 1.2.- Área de afectación



La zona de ZBE comprende todas las vías incluidas en el siguiente perímetro: Avenida de Madrid (Tramo Glorieta Homenaje al Ciclismo con Puente Adaja), Ronda Vieja, Plaza San Vicente, Calle Eduardo Marquina (Tramo desde Calle San Segundo Hasta Doctor Luis Lobera), Plaza de Italia, Calle Don Ferreol Hernández, Calle San Juan de la Cruz, Calle Ramón y Cajal, Plaza Claudio Sánchez Albornoz, Ntra. Sra. de Sonsoles, Bajada del Peregrino, Calle Francisco Gallego, Paseo del Rastro, Carretera Burgohondo (tramo desde Puente Adaja hasta Paseo del Rastro).

Las vías que conforman el perímetro quedan excluidas de la ZBE.

### 1.3.- Estaciones de medición de calidad del Aire

Para la recopilación de datos iniciales de partida, datos finales de evaluación de medidas y datos históricos de evolución, se establecen puntos de medición con estaciones de medida de la calidad del aire, instaladas de forma previa a la elaboración e implantación del Proyecto de ZBE, con el fin de muestrear los contaminantes establecidos para la protección de la salud humana, y recogidos en el RD102/2011, de 28 de enero.

La medición de las emisiones de partida y los datos de evolución de los principales contaminantes derivados de la movilidad en el ámbito de aplicación, que permita evaluar la eficacia e impacto de las medidas adoptadas y el cumplimiento de los objetivos marcados en el Proyecto de ZBE, será testado a través de distintos sistemas de monitorización y

seguimiento continuo de la calidad del aire, que a continuación se enumeran, mediante los indicadores incluidos en el anexo II del RD 1052/2022 de referencia, y conforme a los objetivos de calidad de los datos previstos en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero.

**1.3.1.- Estación fija “ÁVILA 2”** perteneciente a la Red de Control de Calidad del Aire de la Junta de Castilla y León, como red oficial de control de contaminación atmosférica. En el término municipal de Ávila, ésta es la única estación de la Red que está actualmente operativa. Sita en la calle Canteros nº 1 (Coord. Geográficas 40.6650003, -4.7008506), a pesar de ubicarse a más de un kilómetro de la zona delimitada en el Proyecto de ZBE, proporciona mediciones multiparamétricas de forma continua y de alta precisión, con valores representativos de la calidad del aire en la ciudad para los siguientes parámetros: CO (mg/m<sup>3</sup>), NO (µg/m<sup>3</sup>), NO<sub>2</sub> (µg/m<sup>3</sup>), O<sub>3</sub> (µg/m<sup>3</sup>), PM10 (µg/m<sup>3</sup>), PM2.5 (µg/m<sup>3</sup>) y SO<sub>2</sub> (µg/m<sup>3</sup>).

Estos datos, así como la ficha de ubicación de la estación “Ávila 2”, se pueden consultar de forma libre en la web de la Junta de Castilla y León en el siguiente enlace:

<https://medioambiente.jcyl.es/web/es/calidad-ambiental/calidad-aire.html>



**ESTACIÓN FIJA “ÁVILA 2”, CALLE CANTEROS Nº 1, COORD. GEOGRÁFICAS 40.6650003, -4.7008506**

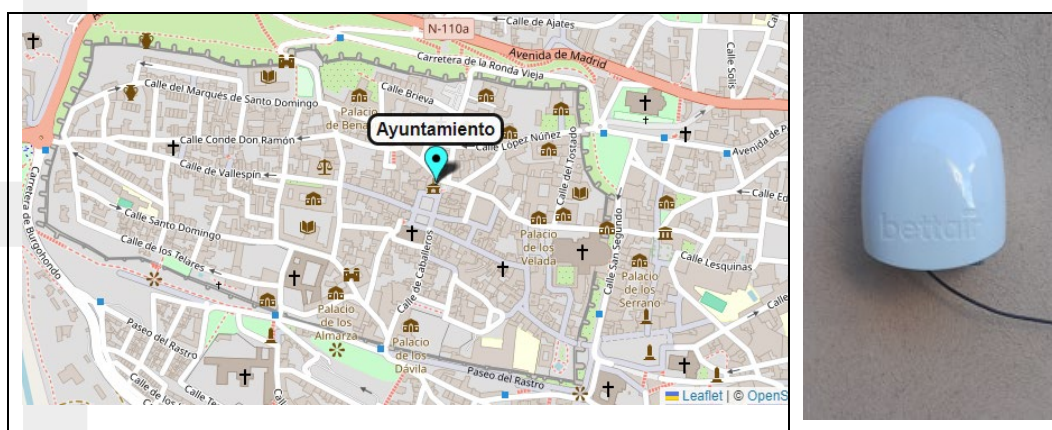
**1.3.2.- Estación Móvil** de control de contaminación perteneciente a la Red de Control de Calidad del Aire de la Junta de Castilla y León, como red oficial de control de contaminación atmosférica, con la que podremos contar de forma eventual en el mes de marzo-abril del presente, tras haberse solicitado al Servicio de Prevención Ambiental y Cambio Climático de la Junta de Castilla y León. Esta estación proporcionará mediciones multiparamétricas con valores de la zona delimitada en la ZBE y su zona de influencia cercana.

**1.3.3.- Sensor Estático BETTAIR®, “AYUNTAMIENTO”**, que se integra la Red de Control Ambiental Municipal o red de sensores compuesta por sensores o nodos estáticos Bettair®, para medición en tiempo real de la calidad de contaminantes atmosféricos asociados al tráfico rodado dentro de la ZBE y su zona de influencia, como el ubicado en edificio principal del Ayuntamiento de Ávila, sito en la Plaza del Mercado Chico nº1 (Coord. Geográficas 40.656935, -4.699991), y que lleva operando desde el mes de diciembre de 2023.

Se trata de estaciones multiparamétricas compactas, con plataforma web de visualización en tiempo real, capaces de medir NO, NO<sub>2</sub>, CO, O<sub>3</sub>, SO<sub>2</sub>, partículas en suspensión PM1, PM2, PM5, PM10 y otros parámetros ambientales como temperatura, humedad relativa y presión. Son los sensores de calidad del aire más precisos del mercado en esta categoría,

de bajo coste y bajo mantenimiento, pero que no cumplen como indicadores válidos para el MITECO, que se basa en los datos oficiales de las Redes de Calidad del Aire proporcionados por las CCAA, y no son admitidos ante reclamaciones legales, por lo que no sustituyen a la red de control oficial, pero son una interesante fuente complementaria de información sobre la calidad del aire.

Pese a no facilitar mediciones oficiales, son equipos que utilizan métodos de referencia de acuerdo al RD 102/201, y proporcionan valores indicativos en tiempo real de los parámetros establecidos en el RD 1052/2022 para evaluación de ZBE, lo que nos permite comparativas reales entre los estados de partida y finales, para el seguimiento de la evolución de la calidad del aire en la zona delimitada y zonas colindantes, de modo que los valores de contaminantes atmosféricos que nos facilitan, se puedan tomar como referencia estimativa e indicativa, pero siempre de forma complementaria a los datos oficiales de la estación de referencia "ÁVILA 2", que forma parte de la Red de Control de Calidad del Aire de la Junta de Castilla y León, como administración competente en el control de la contaminación atmosférica con equipos de referencia y alta precisión.



SENSOR BETTAIR® "AYUNTAMIENTO", P. MERCADO CHICO Nº 1, COORD. GEOGRÁFICAS 40.656935, -4.699991

## 2.- Información general

**2.1.- Tipo de Zona:** La Zona de Bajas Emisiones a implantar en el Municipio de Ávila, está ubicada en el interior de la ciudad, circunscribiendo su perímetro al casco histórico de la ciudad.

**2.2.1- Estimación de la superficie:** El área definida como Zona de Bajas Emisiones alcanza un total de 485.290m<sup>2</sup>.

**2.2.2- Población expuesta:** Según los datos facilitados por INE a fecha 1 de enero de 2023, el número de habitantes empadronados en el interior de la ZBE sería 4.248.

### 2.2.3.- Autoridades responsables:

D. José Ramón Budiño Sánchez. Primer Teniente de Alcalde de Interior, Movilidad Urbana, Seguridad y Emergencias.

Plaza del Mercado Chico 1. 05001. Ávila. [movilidad@ayuntavila.com](mailto:movilidad@ayuntavila.com)

### **3.-Análisis de coherencia de los proyectos de ZBE con los instrumentos de planificación preexistentes**

Con anterioridad a la implantación de la ZBE la ciudad de Ávila tiene delimitada una zona peatonal, que se encuentra dentro del área de la ZBE propuesta, esta zona de exclusión al tráfico cuenta con un sistema de videovigilancia formado por un total de 12 cámaras de vigilancia del tráfico, a las que se suman 4 cámaras con capacidad de lectura de matrículas, cuyo cometido es el control de los vehículos a las zonas peatonales, proponiendo para sanción aquellos que lo hagan sin contar con la debida autorización.

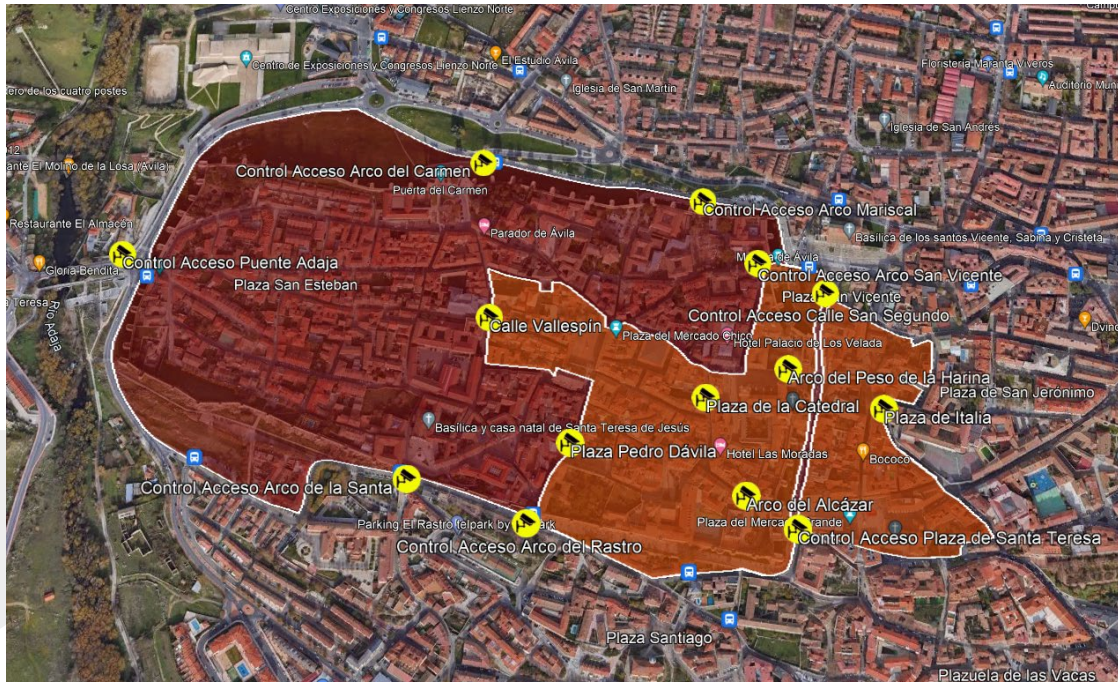
Con la implantación de la ZBE se hace necesario controlar los vehículos que pudieran acceder a esta, estableciéndose un total de 8 puntos de control de acceso a la ZBE, manteniendo el sistema actualmente en funcionamiento de vigilancia de las Zonas Peatonales, así como la renovación y ampliación de las cámaras de control de acceso a las Zonas Peatonales, que tras la puesta en marcha del sistema pasarán de 4 a 6 cámaras.

Para el control de la ZBE se utilizará un software específico para tal fin en el que se han de integrar todo el sistema de cámaras descrito, y que ha de cumplir al menos la funcionalidad de facilitar la comunicación de los usuarios de la vía con la administración, mediante el uso de entornos web o aplicaciones móviles, permitiendo la solicitud de autorizaciones especiales, recibir información de interés para los usuarios de la vía, estado de ocupación de estacionamientos, etc.

Así mismo se pretender dotar de la infraestructura suficiente para ubicar paneles informativos de tráfico en las entradas a la ciudad que servirán de puntos de información a los conductores y a la población en general, de aquellos temas de interés relacionados con el tráfico, tales como la existencia de calles cortadas, índices de contaminación, disponibilidades de plazas de estacionamiento, alertas, etc.

A efectos de poder obtener información sobre índices de contaminación del aire, contaminación sonora y aforos de vehículos se prevé el despliegue de un conjunto de cámaras en las entradas a la ciudad, así como de 15 sensores ambientales, que se sumarán a los existentes actualmente, permitiendo conocer en tiempo real los niveles referidos.

En las siguientes imágenes se observan los desarrollos e instalaciones mencionados.



Sistemas de control de accesos a la ZBE y a Zonas Peatonales



Sistema de Paneles informativos y cámaras de acceso a la ciudad

#### **4.-Naturaleza y evaluación de la contaminación:**

La administración competente en materia de evaluación de la calidad del aire en la ciudad de Ávila, es la Junta de Castilla y León y más concretamente la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación de Territorio

Según el RD 1052/2022, el Proyecto de ZBE definirá objetivos cuantificables de calidad acústica, de calidad del aire y de emisiones de GEI para mitigación del cambio climático, que supongan la mejora respecto de la situación de partida en el interior de la zona delimitada, siempre cumpliendo con los valores límite de calidad del aire previstos en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, y tendentes a alcanzar los valores guía de las directrices sobre calidad del aire de la OMS.

En este sentido, partimos de los valores anuales de emisión de los principales contaminantes derivados de la movilidad en el ámbito de aplicación, para posterior evaluación de la reducción de estas debido a la implantación de la ZBE, con el fin de poder realizar en el futuro un seguimiento periódico de la evolución de la medida.

#### **5.- Origen de la Contaminación**

##### **5.1.- Naturaleza y evaluación de la contaminación del aire**

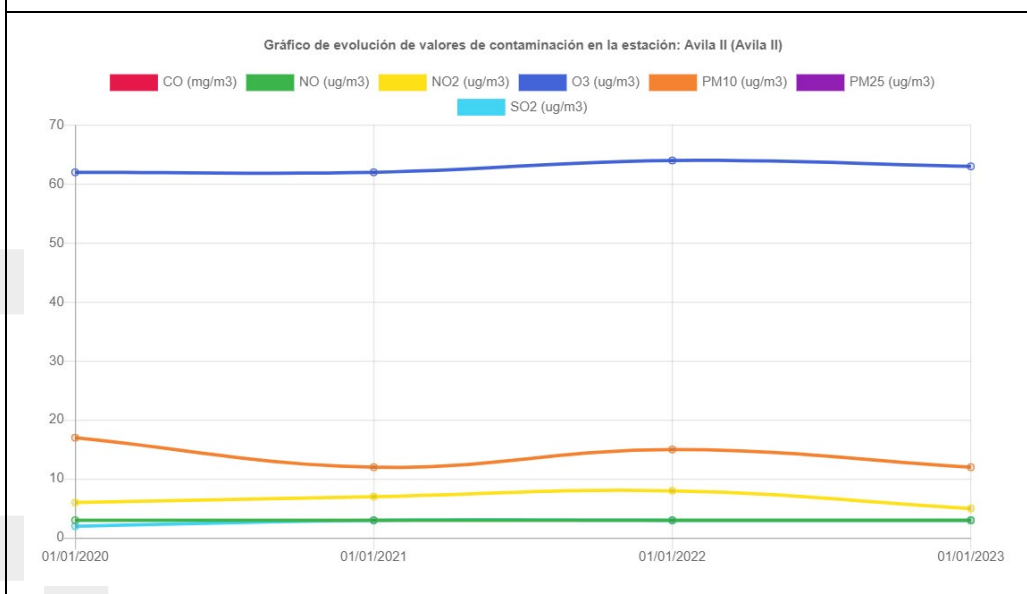
Se detallan a continuación los datos históricos de partida de los parámetros de contaminación atmosférica medidos en la estación fija de la Red de Control de Calidad del Aire de la Junta de Castilla y León "Ávila 2", que se han recopilado partiendo de los datos publicados por la Junta de Castilla y León, como administración competente en la materia.

En el siguiente enlace, se pueden consultar los Informes Anuales de la Calidad del Aire en Castilla y León para los años 2020, 2021, 2022 y anteriores, ya que el correspondiente al año 2023 aún no está validado como definitivo, así como el Informe de O<sub>3</sub> de verano de 2023.

<https://medioambiente.jcyl.es/web/es/calidad-ambiental/informes-anuales-calidad-aire.html>

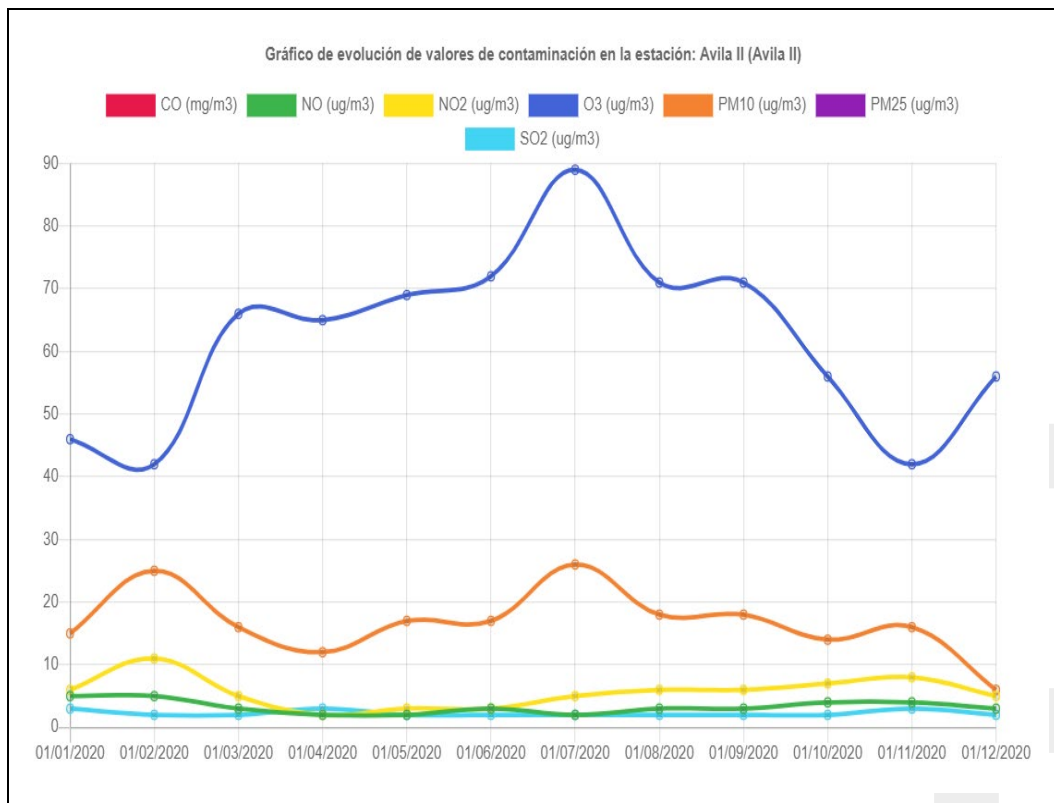


Fecha	CO (mg/m3)	NO (ug/m3)	NO2 (ug/m3)	O3 (ug/m3)	PM10 (ug/m3)	PM25 (ug/m3)	SO2 (ug/m3)
2020		3	6	62	17		2
2021		3	7	62	12		3
2022		3	8	64	15		3
2023		3	5	63	12		3
Fecha	CO (mg/m3)	NO (ug/m3)	NO2 (ug/m3)	O3 (ug/m3)	PM10 (ug/m3)	PM25 (ug/m3)	SO2 (ug/m3)



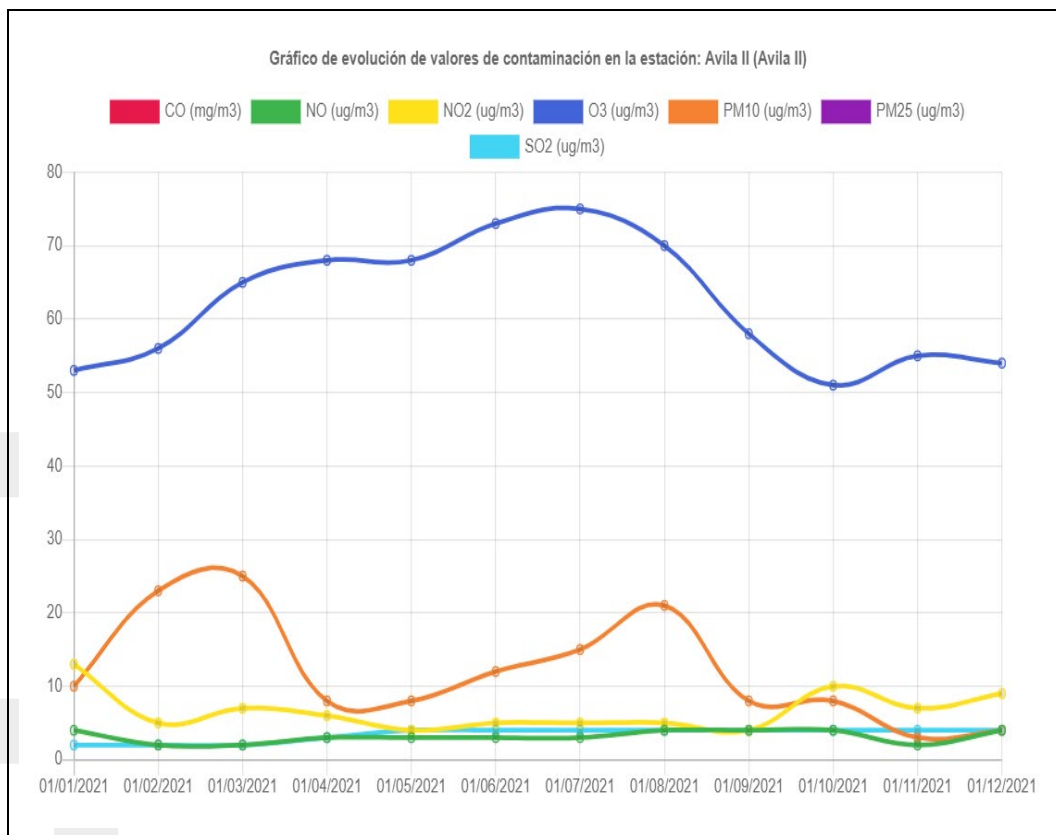
DATOS ANUALES RED DE CALIDAD DEL AIRE. FUENTE: JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN

Fecha	CO (mg/m3)	NO (ug/m3)	NO2 (ug/m3)	O3 (ug/m3)	PM10 (ug/m3)	PM25 (ug/m3)	SO2 (ug/m3)
01/2020		5	6	46	15		3
02/2020		5	11	42	25		2
03/2020		3	5	66	16		2
04/2020		2	2	65	12		3
05/2020		2	3	69	17		2
06/2020		3	3	72	17		2
07/2020		2	5	89	26		2
08/2020		3	6	71	18		2
09/2020		3	6	71	18		2
10/2020		4	7	56	14		2
11/2020		4	8	42	16		3
12/2020		3	5	56	6		2
Fecha	CO (mg/m3)	NO (ug/m3)	NO2 (ug/m3)	O3 (ug/m3)	PM10 (ug/m3)	PM25 (ug/m3)	SO2 (ug/m3)



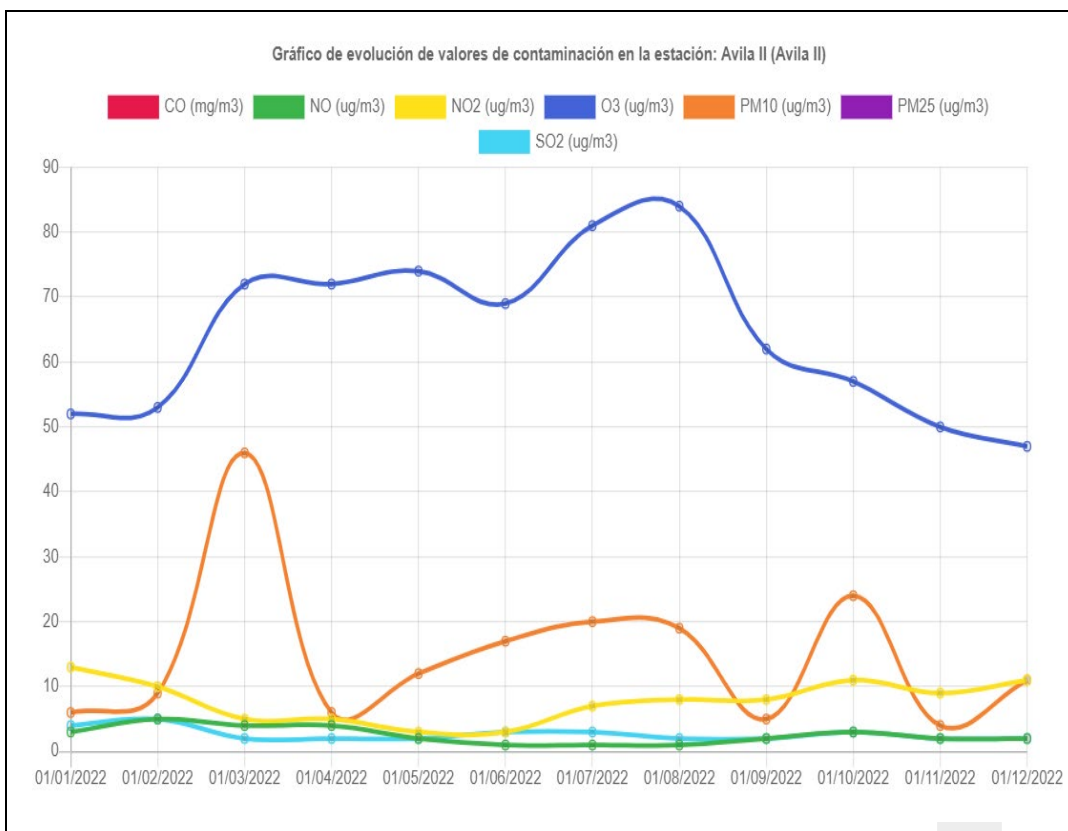
DATOS MENSUALES AÑO 2020 RED DE CALIDAD DEL AIRE. FUENTE: JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN

Fecha	CO (mg/m3)	NO (ug/m3)	NO2 (ug/m3)	O3 (ug/m3)	PM10 (ug/m3)	PM25 (ug/m3)	SO2 (ug/m3)
01/2021		4	13	53	10		2
02/2021		2	5	56	23		2
03/2021		2	7	65	25		2
04/2021		3	6	68	8		3
05/2021		3	4	68	8		4
06/2021		3	5	73	12		4
07/2021		3	5	75	15		4
08/2021		4	5	70	21		4
09/2021		4	4	58	8		4
10/2021		4	10	51	8		4
11/2021		2	7	55	3		4
12/2021		4	9	54	4		4
Fecha	CO (mg/m3)	NO (ug/m3)	NO2 (ug/m3)	O3 (ug/m3)	PM10 (ug/m3)	PM25 (ug/m3)	SO2 (ug/m3)



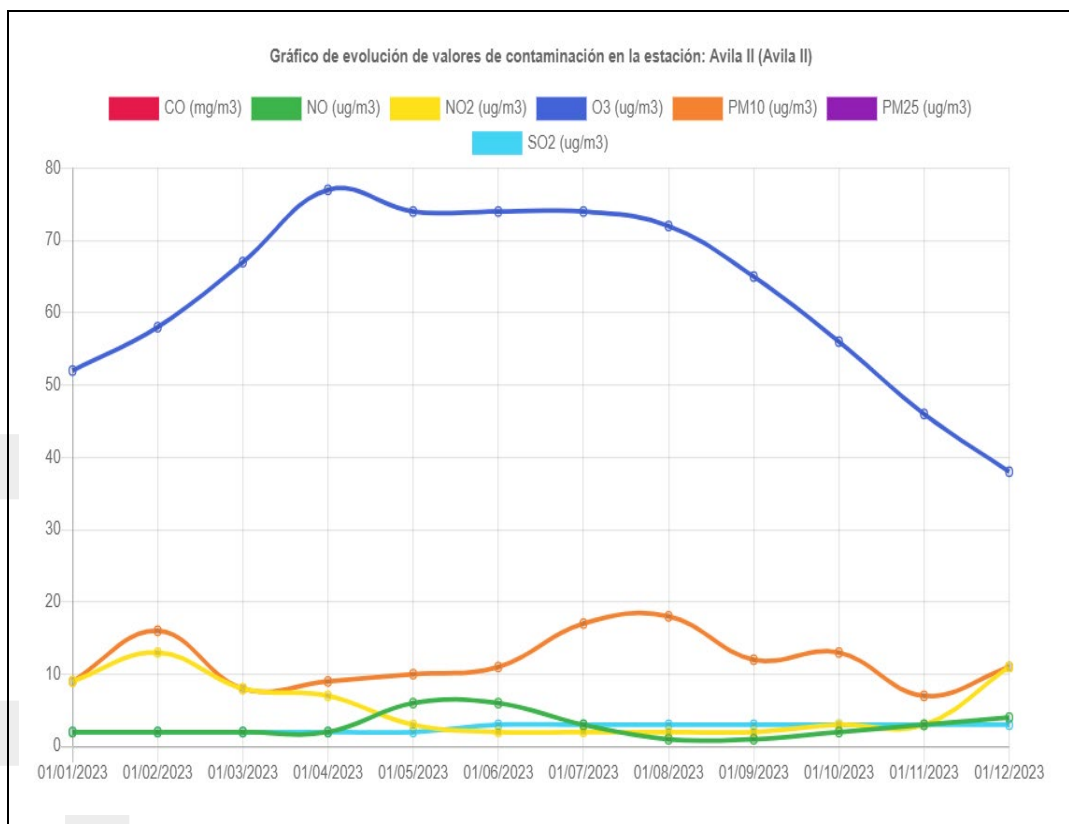
DATOS MENSUALES AÑO 2021 RED DE CALIDAD DEL AIRE. FUENTE: JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN

Fecha	CO (mg/m3)	NO (ug/m3)	NO2 (ug/m3)	O3 (ug/m3)	PM10 (ug/m3)	PM25 (ug/m3)	SO2 (ug/m3)
01/2022		3	13	52	6		4
02/2022		5	10	53	9		5
03/2022		4	5	72	46		2
04/2022		4	5	72	6		2
05/2022		2	3	74	12		2
06/2022		1	3	69	17		3
07/2022		1	7	81	20		3
08/2022		1	8	84	19		2
09/2022		2	8	62	5		2
10/2022		3	11	57	24		3
11/2022		2	9	50	4		2
12/2022		2	11	47	11		2
Fecha	CO (mg/m3)	NO (ug/m3)	NO2 (ug/m3)	O3 (ug/m3)	PM10 (ug/m3)	PM25 (ug/m3)	SO2 (ug/m3)



DATOS MENSUALES AÑO 2022 RED DE CALIDAD DEL AIRE. FUENTE: JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN

Fecha	CO (mg/m3)	NO (ug/m3)	NO2 (ug/m3)	O3 (ug/m3)	PM10 (ug/m3)	PM25 (ug/m3)	SO2 (ug/m3)
01/2023		2	9	52	9	2	2
02/2023		2	13	58	16	2	2
03/2023		2	8	67	8	2	2
04/2023		2	7	77	9	2	2
05/2023		6	3	74	10	2	2
06/2023		6	2	74	11	3	3
07/2023		3	2	74	17	3	3
08/2023		1	2	72	18	3	3
09/2023		1	2	65	12	3	3
10/2023		2	3	56	13	3	3
11/2023		3	3	46	7	3	3
12/2023		4	11	38	11	3	3
Fecha	CO (mg/m3)	NO (ug/m3)	NO2 (ug/m3)	O3 (ug/m3)	PM10 (ug/m3)	PM25 (ug/m3)	SO2 (ug/m3)



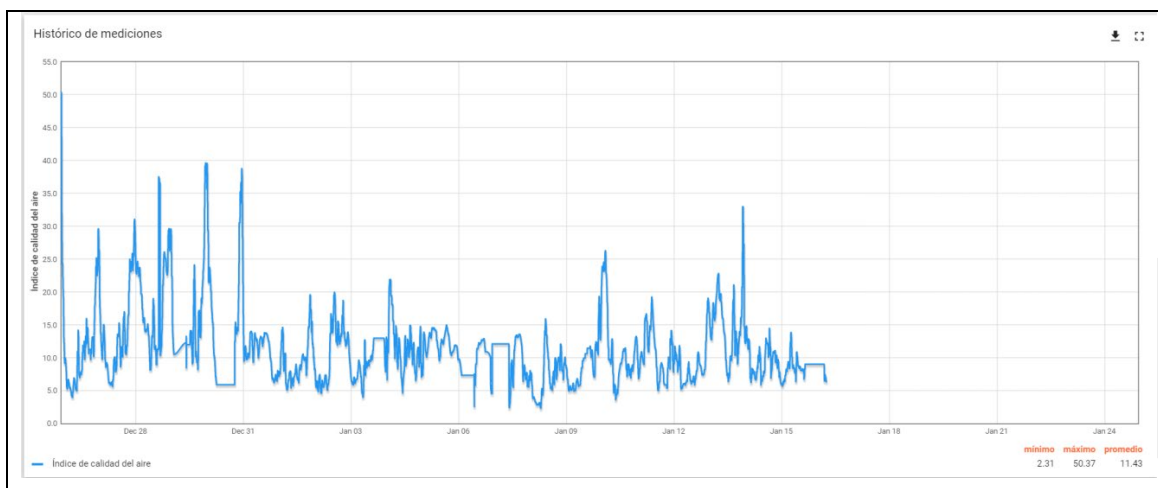
DATOS MENSUALES AÑO 2023 RED DE CALIDAD DEL AIRE. FUENTE: JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN

Se detallan a continuación los valores en tiempo real de los principales contaminantes atmosféricos medidos en el sensor estático “AYUNTAMIENTO” de Control de Calidad del Aire Municipal, que revela un ICA (Índice de Calidad del Aire) “BUENA”.

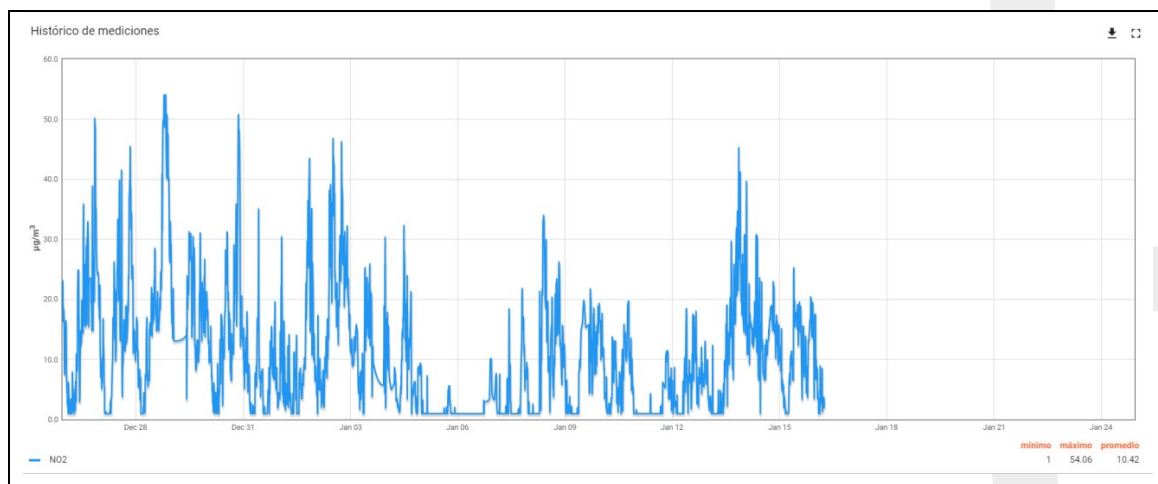
<b>NO<sub>2</sub></b> Dióxido de Nitrógeno 1.9 µg/m <sup>3</sup>	<b>CO</b> Monóxido de carbono 0.2 µg/m <sup>3</sup>	<b>SO<sub>2</sub></b> Dióxido de Azufre 1.0 µg/m <sup>3</sup>
<b>O<sub>3</sub></b> Ozono 16.4 µg/m <sup>3</sup>	<b>PM<sub>1</sub></b> Partículas de 1 micra 0.4 µg/m <sup>3</sup>	<b>PM<sub>2.5</sub></b> Partículas de 2.5 micras 0.5 µg/m <sup>3</sup>
<b>PM<sub>10</sub></b> Partículas de 10 micras 0.6 µg/m <sup>3</sup>	<b>ICA</b> Índice de Calidad del Aire 6.6	
<b>PRESIÓN</b> 888.3 hPa	<b>TEMPERATURA</b> 12.0 °C	<b>HUMEDAD</b> 85.6 %

DATOS MULTIPARAMÉTRICOS EN TIEMPO REAL. FUENTE: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ÁVILA

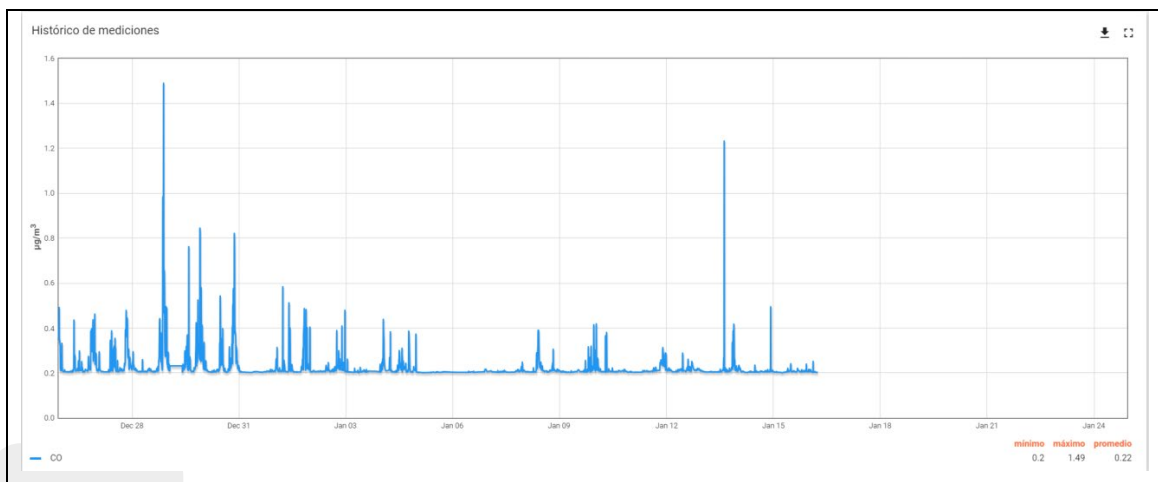
Se detallan a continuación los datos históricos de los últimos 30 días, para cada uno de los parámetros medidos en el sensor estático “AYUNTAMIENTO” de Control de Calidad del Aire Municipal.



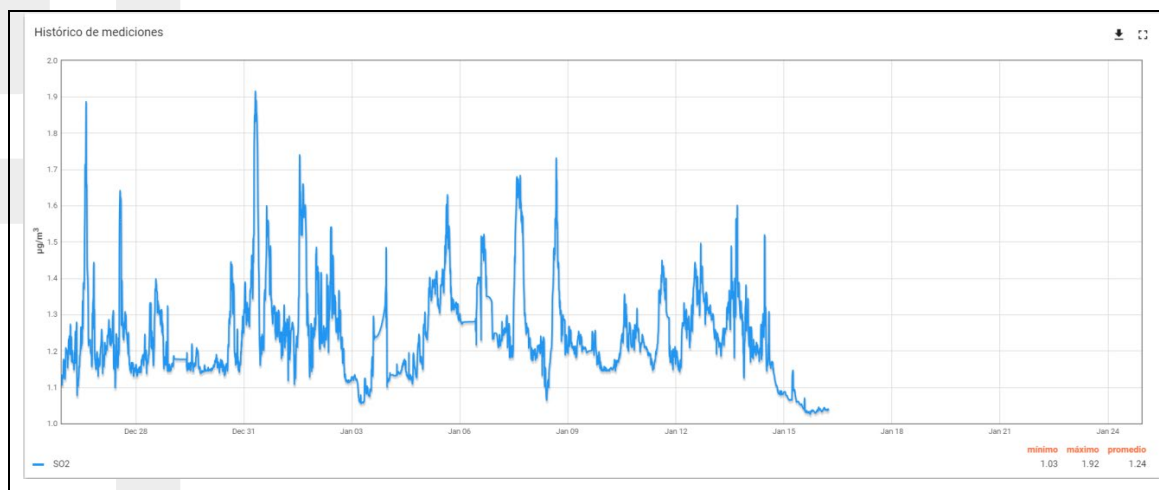
**HISTÓRICO DE ICA EN LOS ÚLTIMOS 30 DÍAS. FUENTE: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ÁVILA**



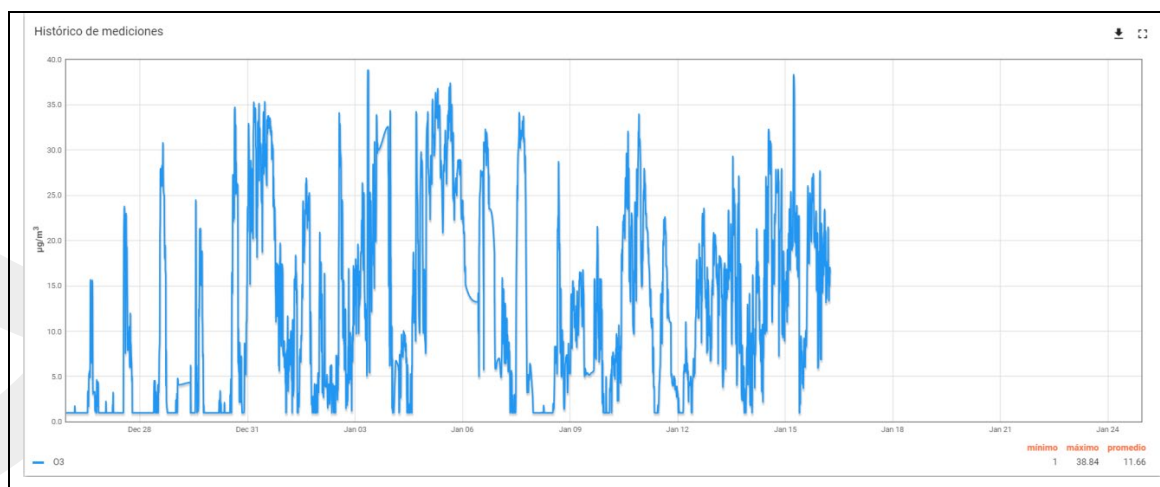
**HISTÓRICO DE NO<sub>2</sub> EN LOS ÚLTIMOS 30 DÍAS. FUENTE: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ÁVILA**



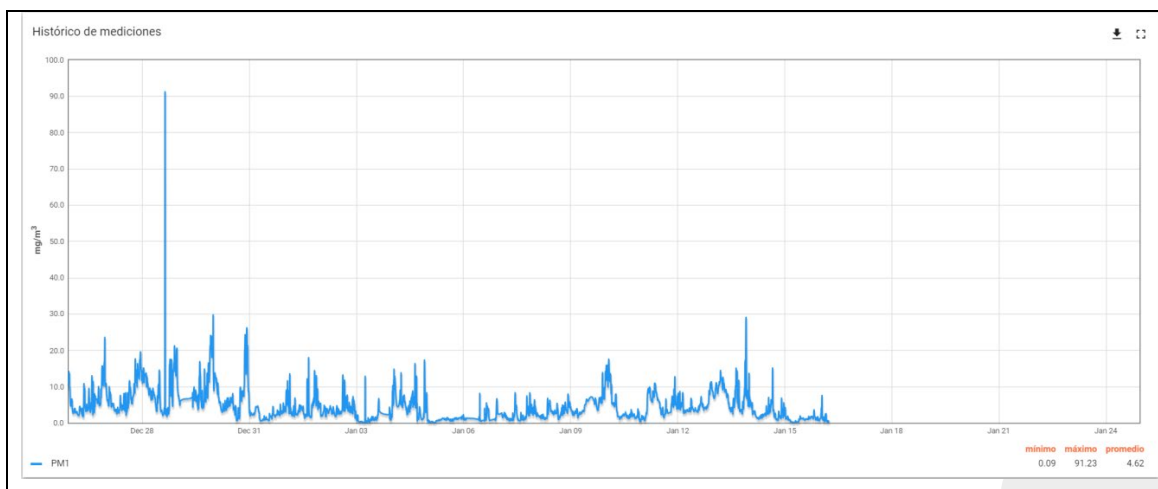
HISTÓRICO DE CO EN LOS ÚLTIMOS 30 DÍAS. FUENTE: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ÁVILA



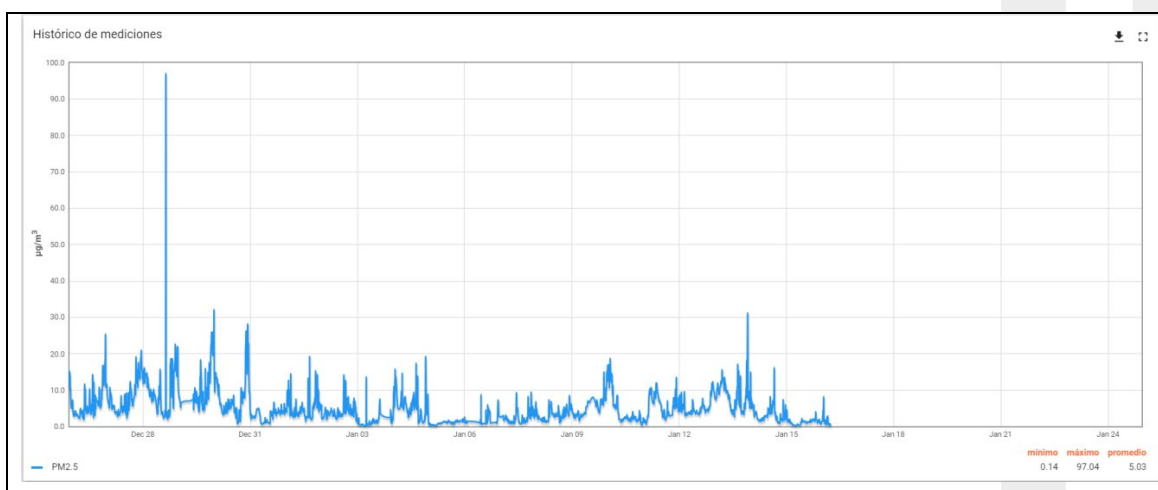
HISTÓRICO DE SO<sub>2</sub> EN LOS ÚLTIMOS 30 DÍAS. FUENTE: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ÁVILA



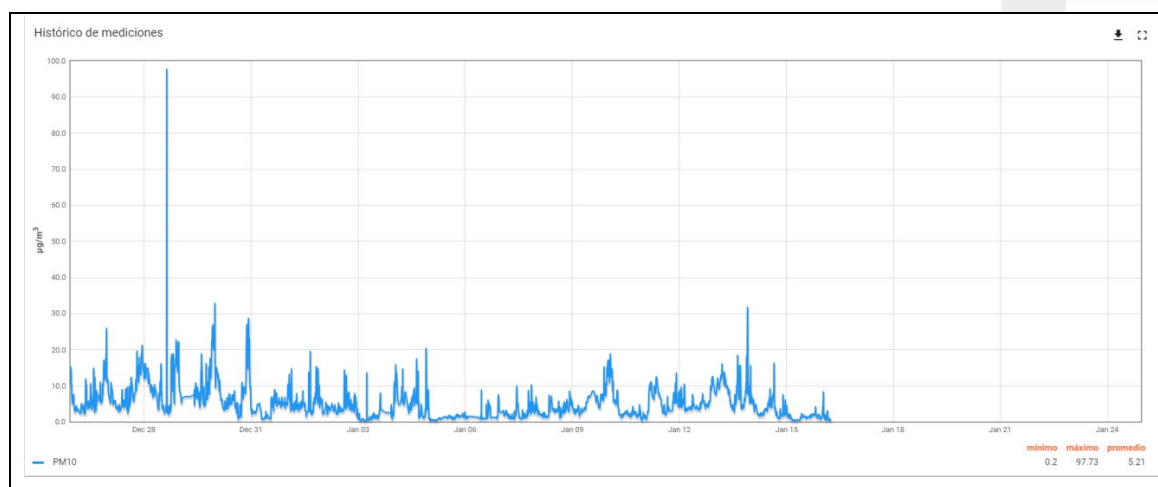
HISTÓRICO DE O<sub>3</sub> EN LOS ÚLTIMOS 30 DÍAS. FUENTE: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ÁVILA



HISTÓRICO DE PM1 EN LOS ÚLTIMOS 30 DÍAS. FUENTE: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ÁVILA



HISTÓRICO DE PM2.5 EN LOS ÚLTIMOS 30 DÍAS. FUENTE: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ÁVILA



HISTÓRICO DE PM10 EN LOS ÚLTIMOS 30 DÍAS. FUENTE: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ÁVILA



La siguiente tabla muestra los valores mínimos, máximos y promedios, medidos en los últimos 30 días, para los distintos parámetros reflejados por el sensor estático "AYUNTAMIENTO" de Control de Calidad del Aire Municipal.

<b>SENSOR ESTÁTICO "AYUNTAMIENTO". PLAZA DEL MERCADO CHICO, 1</b>				
<b>PARÁMETRO</b>	<b>UNIDAD</b>	<b>VALOR MÍNIMO</b>	<b>VALOR MÁXIMO</b>	<b>VALOR PROMEDIO</b>
<b>NO<sub>2</sub></b>	<b>µg/m<sup>3</sup></b>	<b>1</b>	<b>54,06</b>	<b>10,42</b>
<b>CO</b>	<b>mg/m<sup>3</sup></b>	<b>0,2</b>	<b>1,49</b>	<b>0,22</b>
<b>SO<sub>2</sub></b>	<b>µg/m<sup>3</sup></b>	<b>1,03</b>	<b>1,92</b>	<b>1,24</b>
<b>O<sub>3</sub></b>	<b>µg/m<sup>3</sup></b>	<b>1</b>	<b>38,84</b>	<b>11,66</b>
<b>PM1</b>	<b>µg/m<sup>3</sup></b>	<b>0,09</b>	<b>91,23</b>	<b>4,62</b>
<b>PM2.5</b>	<b>µg/m<sup>3</sup></b>	<b>0,14</b>	<b>97,04</b>	<b>5,03</b>
<b>PM10</b>	<b>µg/m<sup>3</sup></b>	<b>0,2</b>	<b>97,73</b>	<b>5,21</b>
<b>ICA</b>	<b>---</b>	<b>2,31</b>	<b>50,37</b>	<b>11,43</b>

VALORES MÍNIMOS, MÁXIMOS Y PROMEDIO ÚLTIMOS 30 DÍAS. FUENTE: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ÁVILA

## 5.2.- Naturaleza y evaluación de la contaminación acústica

El ruido ambiental es considerado como un agente contaminante de primer orden. Según la OMS, el 20% de los europeos están expuestos a niveles sonoros de más de 65 dBA durante el día, y un 30% sufren niveles superiores a los 55 dBA durante la noche, siendo el tráfico rodado el principal foco emisor de ruido en las ciudades.

Los objetivos cuantificables de calidad acústica en la ZBE serán aplicables de acuerdo a la zonificación acústica establecida en el Mapa Estratégico de Ruido de la Ciudad de Ávila, y el sistema de monitorización dispone de instrumentos adecuados para el seguimiento y registro en continuo del nivel de presión sonora. Los datos registrados permiten extraer la información necesaria para el seguimiento de los objetivos de calidad acústica, y en particular LAeqT, para evaluar niveles sonoros en un intervalo temporal T, y específicamente para los periodos horarios día tarde y noche, Ld, Le y Ln respectivamente.

En este sentido, la calidad acústica en las ZBE es monitorizada a través de la medición de los niveles sonoros, mediante los indicadores descritos en la legislación de ruido y, en particular el LAeqT, para los diferentes periodos horarios ( Ld, Le y Ln), según el Anexo I del RD 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, debiendo cumplirse en las áreas urbanizadas, los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes, fijados en su Anexo II, en función de la zona acústica que se trate en cada caso:

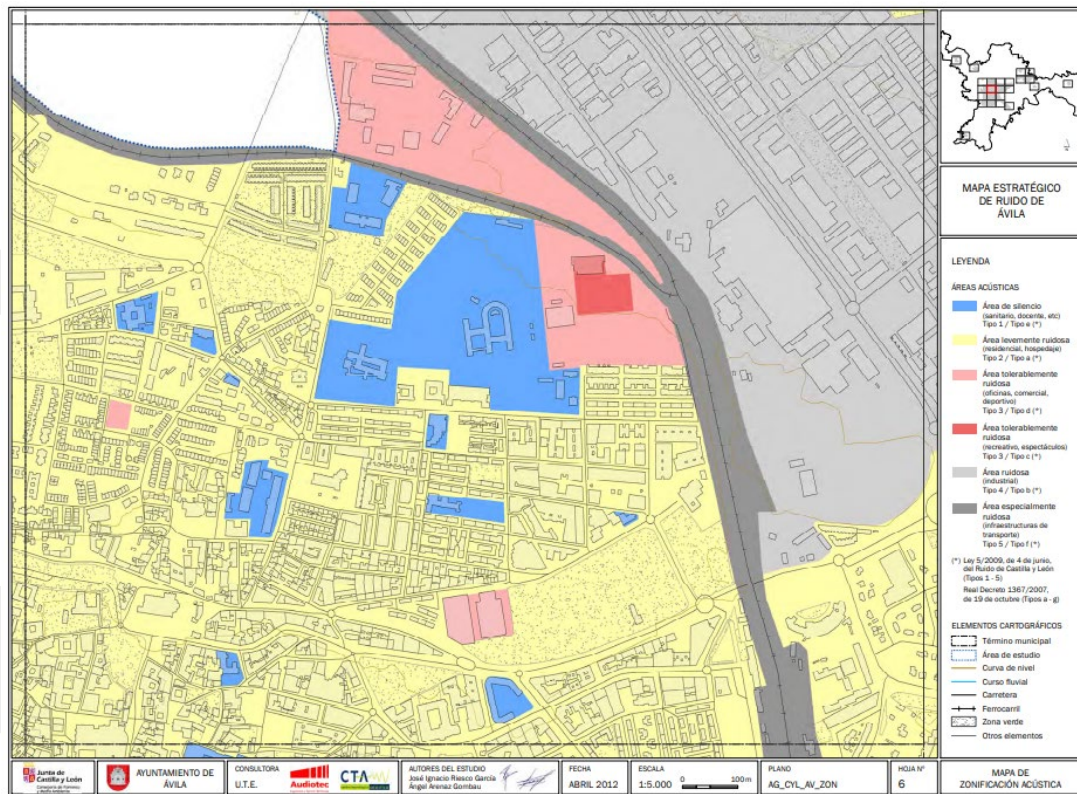
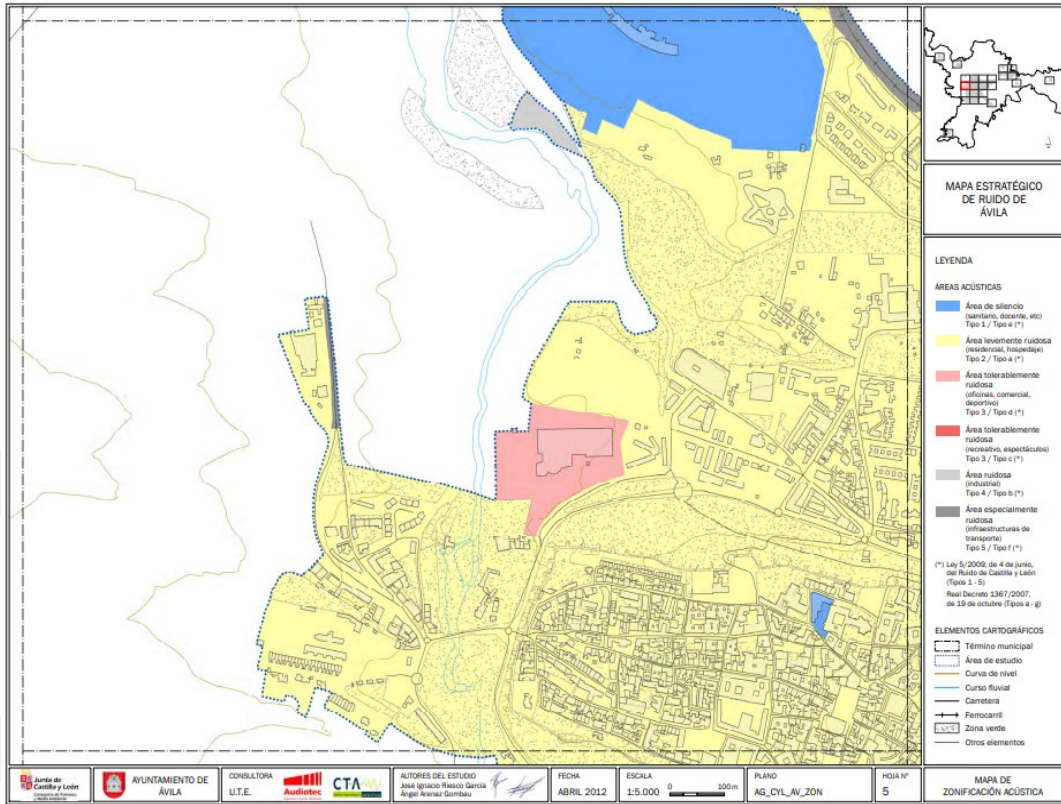
	Tipo de área acústica	Índices de ruido		
		L <sub>d</sub>	L <sub>e</sub>	L <sub>n</sub>
e	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica.	60	60	50
a	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	65	65	55
d	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c).	70	70	65
c	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.	73	73	63
b	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.	75	75	65
f	Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen. (1)	(2)	(2)	(2)

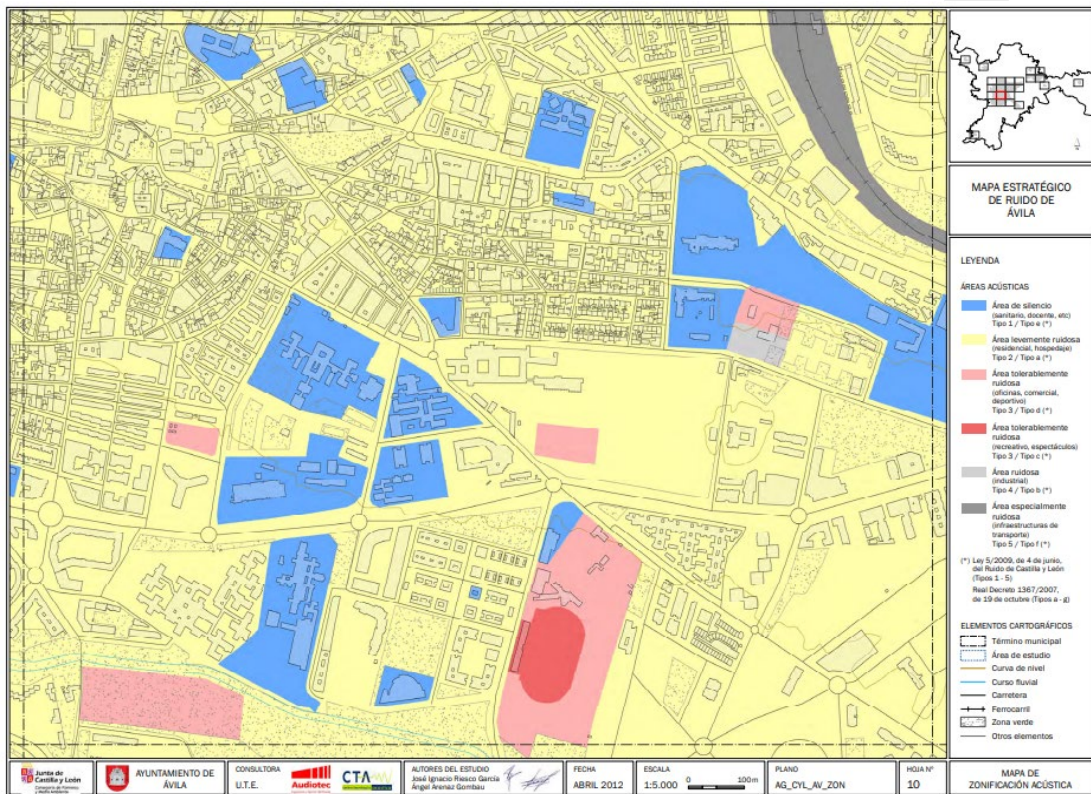
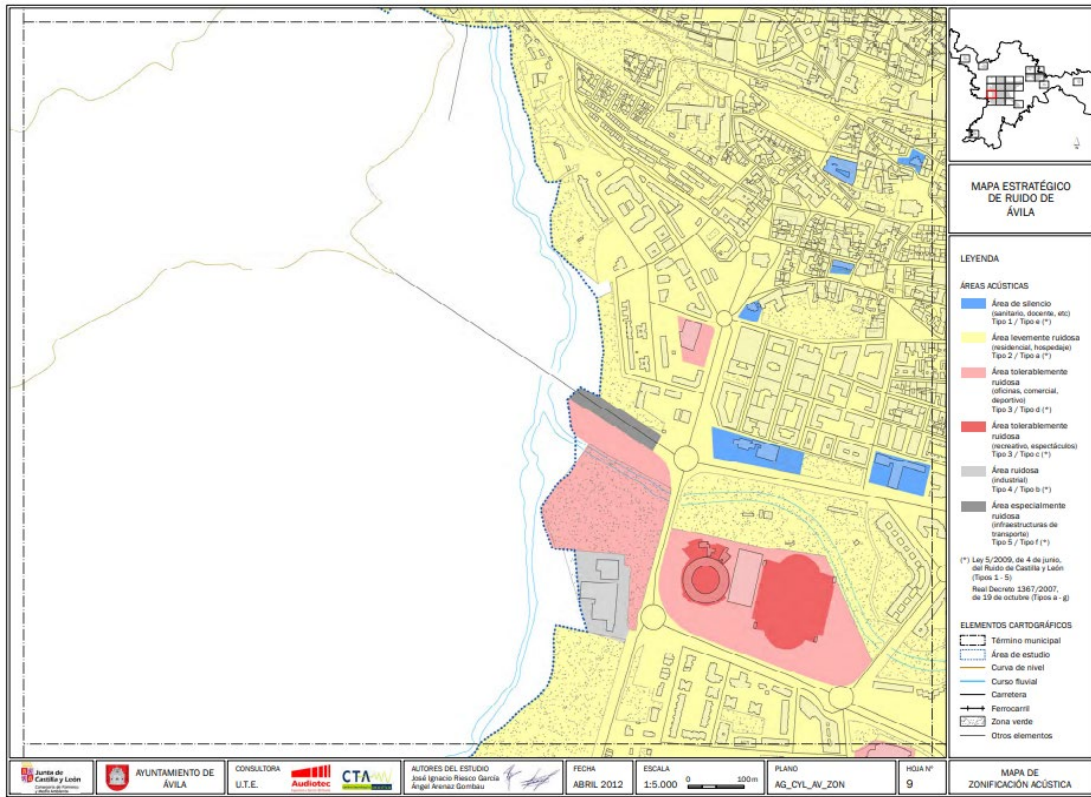
(1) En estos sectores del territorio se adoptarán las medidas adecuadas de prevención de la contaminación acústica, en particular mediante la aplicación de las tecnologías de menor incidencia acústica de entre las mejores técnicas disponibles, de acuerdo con el apartado a), del artículo 18.2 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre.

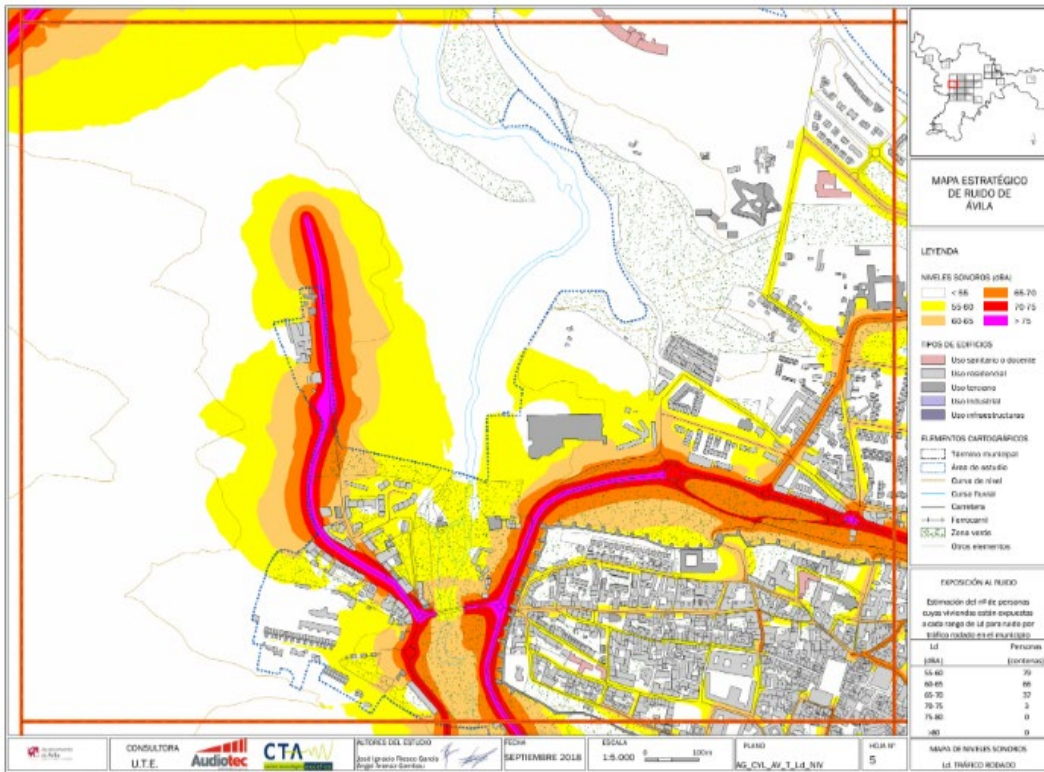
(2) En el límite perimetral de estos sectores del territorio no se superarán los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables al resto de áreas acústicas colindantes con ellos.

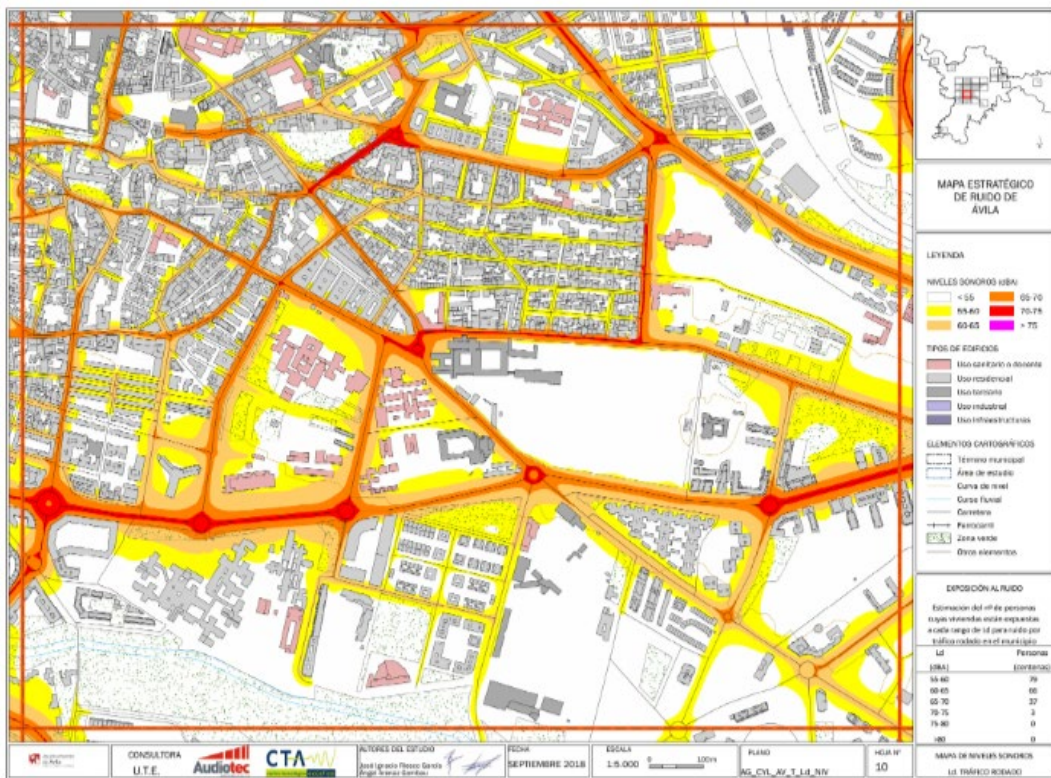
**Nota:** Los objetivos de calidad aplicables a las áreas acústicas están referenciados a una altura de 4 m.

En el Mapa Estratégico del Ruido de Ávila, elaborado en el año 2019, se realiza una zonificación de la ciudad, otorgando al área delimitada como ZBE la catalogación de área levemente ruidosa, como se detalla en los siguientes mapas de zonificación acústica y mapas de niveles sonoros del tráfico rodado:

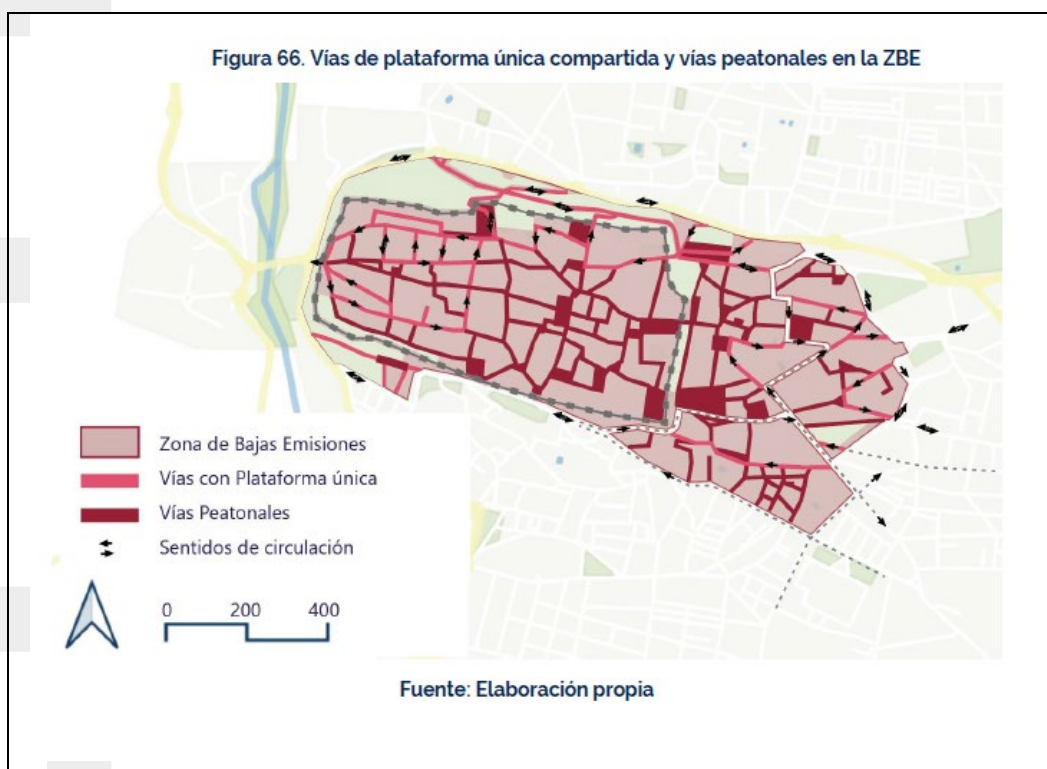








Dado el carácter de protección patrimonial que tiene el perímetro delimitado propuesto para la implantación de la ZBE, que obliga al empleo de determinados materiales en calzada, el control de las emisiones de contaminantes sonoros estará íntimamente relacionado con el establecimiento de medidas como la creación de vías de plataforma única, restricción al vehículo privado y definición de vías peatonales, con limitación de acceso a vehículos motorizados relacionados con servicios específicos (autobús, vehículos de carga y descarga, policía, bomberos, limpieza, etc.); o vías de plataforma única compartida con el vehículo privado, donde la acera y la calzada están al mismo nivel, lo que hace necesaria la moderación de la velocidad, con limitaciones a un máximo de 20km/h, vías que se corresponden con la Ronda Vieja, la calle Marqués de Santo Domingo, la calle capitán García Villarreal, la calle Brieva, la calle López Núñez, la Avda. Portugal una sección de la calle Bracamonte, la calle Candil, la calle Ancha del Cucadero, la calle Tres Tazas, la calle Santo Domingo, la calle Médico Fernando Tomé, la calle Don Ferreol Hernández, la calle Lesquinas, la calle de Eduardo Marquina, la calle Isaac Peral y la calle Deán Castor Robledo.



VIAS PEATONALES Y VIAS DE PLATAFORMA ÚNICA COMPARTIDA EN LA ZBE. FUENTE: PROPUESTA PMUS

## 6.- Objetivos cuantificables

En las ciudades, aun reconociendo la diversidad de fuentes de emisión, el tráfico rodado es una de las principales fuentes que afectan a los niveles de contaminantes sonoros y atmosféricos. Es responsable de un 36% de los niveles medios anuales de PM10 y PM<sup>2.5</sup>. Aproximadamente el 50% de emisiones de NO se produce por combustión en los motores de los vehículos y sus niveles elevados influyen en los niveles de ozono, como contaminante secundario que se genera en la atmósfera por reacción de NO<sub>2</sub> y precursores gaseosos orgánicos.

Como objetivos cuantificables en el ámbito de la Mejora de la Calidad del Aire y para la evaluación del impacto de la ZBE, se establece la reducción de emisiones con mejora neta respecto a los datos de partida para los parámetros incluidos en la Categoría 1 del anexo II del RD 1052/2022, como indicadores de monitorización y seguimiento de la calidad del aire asociados al tráfico rodado, según los valores límite de calidad del aire previstos en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero.

Se tomarán como referencia los valores medidos por las estaciones de calidad del aire del municipio de la zona de influencia de la ZBE para NO, NO<sub>2</sub>, CO, O<sub>3</sub>, SO<sub>2</sub>, partículas PM<sub>2.5</sub>, PM<sub>10</sub>, monitorizando la evolución de los contaminantes que incluyan, al menos, los valores límite de calidad del aire legislados de acuerdo al Real Decreto 102/2011 de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire asociados a las emisiones de tráfico, así como seguimiento de la evolución del Índice de Calidad del Aire (ICA), que ayuda a representar la calidad del aire a nivel nacional de una manera fácilmente entendible por la ciudadanía, lo que facilita notablemente el acceso a la información.

La actual legislación establece un ICA siguiendo las directrices del Índice de Calidad del Aire Europeo, el «Air Quality Index», publicado por la Agencia Europea de Medio Ambiente, que permite evaluar la calidad del aire ambiente con criterios comunes y proporcionar información sobre el estado de la calidad del aire ambiente de forma sencilla, estableciendo seis niveles de calidad del aire: BUENA, RAZONABLEMENTE BUENA, REGULAR, DESFAVORABLE, MUY DESFAVORABLE, ESTRAMADAMENTE DESFAVORABLE, mediante una escala de colores de fácil identificación para el ciudadano.

SO <sub>2</sub>		PM <sub>2,5</sub>		PM <sub>10</sub>		O <sub>3</sub>		NO <sub>2</sub>		CATEGORÍA DEL ÍNDICE
0	100	0	10	0	20	0	50	0	40	BUENA
101	200	11	20	21	40	51	100	41	90	RAZONABLEMENTE BUENA
201	350	21	25	41	50	101	130	91	120	REGULAR
351	500	26	50	51	100	131	240	121	230	DESFAVORABLE
501	750	51	75	101	150	241	380	231	340	MUY DESFAVORABLE
751-1250		76-800		151-1200		381-800		341-1000		EXTREMADAMENTE DESFAVORABLE

\* Los valores de todos los contaminantes de la tabla están expresados en µg/m<sup>3</sup>



Este índice se basa en la evaluación de rangos tomando en consideración los riesgos asociados a la exposición a corto plazo a cinco contaminantes de calidad del aire: partículas en suspensión (PM2,5 y PM10), ozono troposférico (O<sub>3</sub>), dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>) y dióxido de azufre (SO<sub>2</sub>), de acuerdo con lo establecido por la OMS, con los valores límite establecidos en la Directiva de Calidad del Aire de la UE, y de conformidad con la metodología de cálculo establecida en el Anexo I de la Orden TEC/351/2019, de 18 de marzo, por la que se aprueba el ICA, de forma que el índice reflejará el peor nivel de cualquiera de los cinco contaminantes.

## **7.- Medidas de mejora de la calidad del aire y mitigación de emisores de cambio climático**

### **7.1.1.- Listado de medidas**

Teniendo en consideración que en la ciudad de Ávila, y en concreto en el área de la ZBE, los niveles de contaminación, tanto en lo referido a la calidad del aire como a la contaminación sonora, antes de la puesta en marcha de la ZBE, son Buenos y muy por debajo de los niveles establecidos se proponen entre otras las siguientes medidas:

- Limitación de acceso de vehículos más contaminantes
- Mejora del firme de la calzada, su conversión en calzada de plataforma única, priorizando el tránsito peatonal.
- Limitación de la velocidad a 20Km/h en toda la ZBE
- Información en tiempo real:
  - o Del estado de la circulación
  - o Calidad del aire
  - o Disponibilidad de plazas de estacionamiento
- Regulación del estacionamiento
- Regulación de las operaciones de carga y descarga

### **7.1.2.- Calendario de aplicación**

Se prevé la puesta en marcha de la regulación de la ZBE a fecha 1 de enero de 2025.

## **7.2.- Análisis de alternativas a las restricciones absolutas:**

Se habilitará un sistema de gestión de autorizaciones especiales para los vehículos más contaminantes en función de una serie de criterios que permitan su concesión.

Regulación de las zonas y horarios de carga y descarga, promoviendo el desarrollo e implantación del sistema denominado “última milla”.

Establecimiento de un horario entre las 20:00 horas y las 07:00 horas del día siguiente, donde inicialmente se permitirá el acceso a los vehículos que no dispongan del correspondiente distintivo ambiental.

Fomento del uso de los transportes públicos.

### 7.3.- Justificación del ámbito territorial de la ZBE:

EL diseño del ámbito territorial de la ZBE se ha definido en base a criterios tales como:

- Necesidad de limitación de circulación de vehículos.
- Necesidad de mejora del tránsito peatonal y de vehículos de movilidad personal.
- Limitación de velocidad en un área cuyo pavimento es rugoso y por lo tanto la reducción de la velocidad, ha de reducir significativamente la contaminación sonora.

### 7.4.- Justificación de la conformidad de las restricciones de acceso, circulación y aparcamiento:

Como se ha puesto de manifiesto en el punto anterior, la configuración de las vías, tanto en dimensiones como en pavimentación, y la necesidad de facilitar el tránsito peatonal y de vehículos de movilidad personal, supone una justificación más que evidente de las restricciones de acceso, circulación y aparcamiento que lleva aparejado la implantación de la ZBE.

### 7.5.- Estimaciones:

Tomando como referencia los valores anteriores a la puesta en marcha de la ZBE, se estima que la puesta en marcha de estas medidas repercutirán en la mejora de la calidad del aire, supondrán una mitigación de las emisiones de gases y minoraran la contaminación sonora, no previendo que estas reducciones sean muy significativas, puesto que como se ha evidenciado el punto de partida es bueno o muy bueno, con lo cual el campo de mejora es muy reducido.

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

Para la limitación de accesos a la ZBE se dispone de la regulación establecida por la Dirección General de Tráfico, en cuanto a la clasificación de los vehículos en función de su eficiencia energética, otorgando los correspondientes distintivos ambientales.

En consecuencia en el interior de la ZBE se permitirá la libre circulación de los siguientes vehículos:

- a. Los ciclos y bicicletas así como los vehículos de movilidad personal eléctricos.
- b. Los vehículos con distintivo ambiental 0, ECO, C y B
- c. Los vehículos sin distintivo ambiental entre las 20:00 horas y las 07:00 del día siguiente.
- d. Los vehículos sin distintivo ambiental con autorización PMR, esta deberá estar ubicada en lugar visible en el parabrisas del vehículo.
- e. Los vehículos sin distintivo ambiental que acudan al Estacionamiento de Plaza Santa Teresa, dentro del periodo de tiempo entre las 07:00 y las 20:00 horas, siempre y cuando no transcurra un tiempo máximo de 15 minutos entre la captación de la matrícula en el punto de captación de ZBE ubicado en calle San Segundo hasta la entrada en el Estacionamiento.

Para aquellos vehículos que no se encuentren dentro de alguno de los apartados anteriores la Ordenanza Reguladora de la ZBE preverá excepciones para permitir su acceso, así como la forma de obtener estas autorizaciones.

### 9.- Análisis jurídico de la naturaleza de las ZBE y de los derechos y obligaciones

Las zonas de bajas emisiones de Ávila se crearán mediante la correspondiente Ordenanza Municipal de creación y gestión.

El Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático 2021-2030 que, en su primer Programa de Trabajo (2021-2025), incorpora diversas medidas orientadas a promover intervenciones urbanas de carácter adaptativo vinculadas al desarrollo de ZBE, contempla que éstas puedan facilitar la adaptación al cambio climático.

La entrada en vigor de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, traslada a los municipios la adopción de medidas para alcanzar un parque vehículos sin emisiones directas de CO<sub>2</sub>, tal como indican las normas de la Unión Europea, estableciendo que el bien jurídico a proteger es el medio ambiente y la salud de las personas. Su artículo 14 establece la obligación de que los municipios de más de 50.000 habitantes adapten sus planes de movilidad urbana sostenible (PMUS) e introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad, incluyendo, al menos, el establecimiento de zonas de bajas emisiones antes de 2023.

El artículo 1 del Real Decreto 1052/2022 establece que las ZBE serán definidas y reguladas por las entidades locales en sus correspondientes ordenanzas de movilidad sostenible, regulación normativa que debe ir acompañada de un proyecto técnico o de planificación que establezca las indicadas zonas de bajas emisiones, siendo además coherente y teniendo en cuenta los instrumentos de planificación local.

Las medidas de acceso, circulación y estacionamiento dentro de la ZBE deben contribuir a los objetivos generales siguientes:

- Mejorar la calidad del aire y del medio ambiente sonoro.
- Mitigar el cambio climático.

La potestad municipal para el establecimiento de dicho instrumento jurídico se sustenta en el ejercicio de las competencias atribuidas al Ayuntamiento de Ávila al amparo de lo regulado en:

• **Ley 7 / 1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local (LBRL) Artículo 25.**

1. El Municipio, para la gestión de sus intereses y en el ámbito de sus competencias, puede promover actividades y prestar los servicios públicos que contribuyan a satisfacer las necesidades y aspiraciones de la comunidad vecinal en los términos previstos en este artículo.

2. El Municipio ejercerá en todo caso como competencias propias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, en las siguientes materias:

(...)

g. Tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad. Transporte colectivo urbano.

• **Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (LTSV) (texto refundido aprobado por el Real Decreto legislativo 6/2015, de 30 de octubre) Artículo 7. Competencias de los municipios.**

Corresponde a los municipios:

1. La regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración.

2. La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.

3. La inmovilización de los vehículos en vías urbanas cuando no dispongan de título que habilite el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o excedan de la autorización concedida, hasta que se logre la identificación de su conductor.

4. La retirada de los vehículos de las vías urbanas y su posterior depósito cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación, o se encuentren incorrectamente aparcados en las zonas de estacionamiento restringido, en las condiciones previstas para la inmovilización en este mismo artículo. Las bicicletas sólo podrán ser retiradas y llevadas al correspondiente depósito si están abandonadas o si, estando amarradas, dificultan la circulación de vehículos o personas o dañan el mobiliario urbano.

Igualmente, la retirada de vehículos en las vías interurbanas y el posterior depósito de éstos, en los términos que reglamentariamente se determine.

La autorización de pruebas deportivas cuando discurran íntegra y exclusivamente por el casco urbano, exceptuadas las travesías.

5. La realización de las pruebas a que alude el artículo 5.o) en las vías urbanas, en los términos que reglamentariamente se determine.

6. El cierre de vías urbanas cuando sea necesario.

7. La restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales.

#### **Artículo 18. Supuestos especiales del sentido de circulación y restricciones.**

Cuando razones de seguridad o fluidez de la circulación lo aconsejen, o por motivos medioambientales, se podrá ordenar por la autoridad competente otro sentido de circulación, la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, bien con carácter general o para determinados vehículos, el cierre de determinadas vías, el seguimiento obligatorio de itinerarios concretos, o la utilización de arcenes o carriles en sentido opuesto al normalmente previsto.

• **Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (LCAPA)**

**Artículo 16. Planes y programas para la protección de la atmósfera y para minimizar los efectos negativos de la contaminación atmosférica.**

(...)

4. Las entidades locales podrán elaborar, en el ámbito de sus competencias, sus propios planes y programas. Para la elaboración de estos planes y programas se deberá tener en cuenta los planes de protección de la atmósfera de las respectivas comunidades autónomas.

Asimismo, las entidades locales, con el objeto de alcanzar los objetivos de esta ley, podrán adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, incluyendo restricciones a los vehículos más contaminantes, a ciertas matrículas, a ciertas horas o a ciertas zonas, entre otras.

Desde el ejercicio directo y principal de los títulos competenciales en materia de tráfico, circulación y seguridad vial, la regulación normativa persigue la realización de objetivos vinculados a la satisfacción de:

- a) La protección de la salubridad pública, según lo establecido en los artículos 25.2.j), y 26.1. d) de la LBRL y 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, que atribuyen la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente (contaminación atmosférica).
- b) La protección del medio ambiente urbano, especialmente la protección contra la contaminación atmosférica, conforme a lo previsto en los artículos 25.2.b) y 26.1.d) de la LBRL y 5.3 de la LCAPA.
- c) Los principios y objetivos de movilidad sostenible conforme a lo previsto en los artículos 99 y 100 de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.

Respecto a la potestad reglamentaria, el Ayuntamiento de Ávila, dentro de la esfera de sus competencias, tiene la atribución legal de acuerdo con los artículos 4.1.a) de la LBRL, 55 del texto refundido de las Disposiciones legales vigentes en materia de Régimen Local (TRRL) aprobadas mediante el Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, y 128.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPACAP):

- a) Conforme a lo previsto en el artículo 128.1 de la LPACAP el ejercicio de la potestad reglamentaria corresponde a los órganos de gobierno locales, de acuerdo con lo previsto en la Constitución, los Estatutos de Autonomía y la LBRL.
- b) El artículo 4.1.a) de la LBRL atribuye a los municipios, en “su calidad de Administraciones Públicas de carácter territorial, y dentro de la esfera de sus competencias”, la potestad reglamentaria.
- c) Conforme a lo dispuesto en el artículo 55 del TRRL, las Entidades Locales podrán aprobar ordenanzas en la esfera de su competencia, que en ningún caso podrán contener preceptos opuestos a las leyes.

El ejercicio de la potestad reglamentaria es competencia del Pleno del Ayuntamiento de Ávila, a quien compete la aprobación y modificación de las ordenanzas municipales.

Respecto a los derechos y obligaciones, al tratarse de una materia íntimamente relacionada con el tráfico y la seguridad vial, estos se encuentran recogidos en la LTSV y normativa reglamentaria de desarrollo:

- Reglamento General de Circulación (RGC), aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.
- Reglamento General de Conductores (RGCo), aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo.

- Reglamento General de Vehículos (RGV), aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.
- Reglamento de Vehículos Históricos (RVH), aprobado por Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio.

El régimen sancionador se encuentra recogido en la LTSV:

- Las disposiciones generales sobre infracciones y catálogo de estas (arts. 74 a 77).
- Los tipos de sanciones y su graduación (arts. 80 y 81).
- El procedimiento sancionador (arts. 83 a 96), otorgando a los respectivos Alcaldes la competencia de la sanción por infracción a normas de circulación cometidas en vías urbanas, los cuales podrán delegar esta competencia de acuerdo con la normativa aplicable (art. 84.4).
- Las medidas provisionales y otras medidas (arts. 103 a 107), entre las que se incluyen la inmovilización (art. 103) y la retirada y depósito del vehículo (art. 104).
- La ejecución de sanciones (arts. 108 a 111).
- La prescripción, caducidad y cancelación de antecedentes (arts. 112 y 113).

#### 10.-Memoria económica con los siguientes datos

**10.a. 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.**

De acuerdo con lo establecido en los arts. 7.3. de la Ley Orgánica 2/2012 de 27 de abril de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, y 129.7 de la Ley 39/2015, en la fase de elaboración y aprobación de disposiciones legales y reglamentarias que afecten a los gastos o ingresos públicos presentes o futuros, deberán valorarse sus repercusiones y efectos y supeditarse de forma estricta al cumplimiento de las exigencias de los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera.

Por lo que se refiere en los presupuestos de licitación, se detallan una primera estimación para su implementación considerado el suministro, instalación y puesta en marcha.

#### Presupuesto Licitación Sistema Control Accesos a la ZBE

Suministro e instalación	Importe
Suministro e instalación de 8 puntos de control de acceso a la ZBE	55.200,00€
Suministro software plataforma de gestión de la ZBE	159.905,00€
Suministro e instalación señalización vial en los accesos de la ZBE (8 puntos de acceso)	4.320,00€
Obra Civil de la instalación de 8 puntos de control de acceso y señalización vial	11.575,00€
VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO	231.000,00€
IVA	48.510,00€
PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN	279.510,00€

Presupuesto Licitación Sistema de información y estudio del tráfico en la ciudad de Ávila

Suministro e instalación	Importe
Suministro de equipos de cámaras LPR y accesorios para el control de accesos a Zonas Peatonales (6 equipos)	12.600,00€
Suministro de equipos de cámaras LPR y accesorios para el control del tráfico en diferentes ubicaciones de la ciudad (11 equipos).	23.100,00€
Suministro de Paneles de Información Variable (8 paneles)	56.000,00€
Pantallas Visualización tráfico centro de mando de Policía Local	13.200,00€
Sistema de almacenamiento y copias de seguridad (1 sistema)	7.500,00€
Sensores medioambientales (15 sensores)	18.750,00€
Material y equipos informáticos para la gestión del sistema	12.000,00€
Obra civil, instalación, configuración, puesta en marcha	84.850,00€
VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO	228.000,00€
IVA	47.880,00€
PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN	275.880,00€

**10.b. 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.**

Las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) son áreas geográficas donde se aplican restricciones a la circulación de vehículos más contaminantes con el objetivo de mejorar la calidad del aire y reducir la contaminación ambiental. Si se implementan de manera efectiva y se acompañan de medidas complementarias, pueden tener varios impactos positivos, incluyendo el aspecto económico de la competencia y el mercado.

Algunos de los impactos económicos positivos de las ZBE incluyen:

1. Estímulo a la movilidad sostenible: las ZBE promueven el uso de vehículos más limpios y eficientes, lo que puede impulsar la demanda y la industria de vehículos más ecológicos, lo que a su vez puede generar empleos en este sector.
2. Revitalización del entorno urbano: la restricción de entrada de vehículos más contaminantes puede llevar a una mejora en la calidad del aire y, en consecuencia, a un entorno urbano más atractivo, lo que puede atraer a más residentes, visitantes y empresas, con el consiguiente impacto positivo en la economía local.
3. Fomento del transporte público y la movilidad activa: las ZBE van acompañadas de mejoras en el transporte público y la infraestructura para peatones y ciclistas, lo que aumenta la accesibilidad y reduce la congestión del tráfico, y su vez puede facilitar el acceso a negocios locales y aumentarla actividad económica.
4. Desarrollo de tecnologías limpias: la implementación de ZBE puede fomentar la inversión en tecnologías limpias y soluciones de movilidad sostenible, lo que puede impulsar la innovación y la competitividad en el mercado.

La ZBE de Ávila tendrá un impacto positivo en el aspecto económico de la competencia y el mercado ya que revitalizarán el entorno urbano del municipio, no solo por la restricción de entrada de los vehículos más contaminantes, sino también por las medidas complementarias propuestas como mejora de la movilidad peatonal, habilitando la plataforma única en las vías, y la reducción del límite de velocidad a 20km/h.

Determinados estudios han demostrado que las ZBE tienen efectos positivos sobre el comercio y la vivienda, revalorizando las casas y aumentando la calidad de vida de los residentes, que junto a las mejoras de movilidad de los peatones hacen que se haya potenciado el comercio y las actividades de servicios en las zonas.

También se espera un importante aumento en la actividad turística del municipio. El aumento del espacio público disponible para los peatones, que harán más vida en las zonas de estancia común, provocará además un incremento del turismo en la zona, sobre todo en la zona centro y el entorno monumental.

Las restricciones impuestas en la zona peatonal harán que los comercios del interior de esta ZBE tengan que adaptarse y tramitar solicitudes de acceso telemáticamente, lo que puede suponer una pequeña pérdida de productividad de las empresas al inicio de la puesta en servicio. Este impacto será bajo ya que se espera que, una vez familiarizados con el sistema, la interacción con la plataforma de gestión de la ZBE no suponga una pérdida de productividad.

#### **10.c. Consecuencias del establecimiento de las ZBE para los grupos sociales de mayor vulnerabilidad.**

En la ZBE Ávila los vehículos de los residentes y determinados usuarios no tendrán ningún tipo de restricción, por lo que existe margen suficiente para que la renovación de vehículos ocurra sin perjudicar a los titulares de vehículos que entran asiduamente en las áreas que conformarán la ZBE.

#### **11.- Análisis del impacto social, de género y de discapacidad, desde doble perspectiva, beneficios para la salud y limitación individual de la movilidad, incluyendo campañas previstas de publicidad.**

No se prevé ningún impacto negativo por cuestiones sociales ni de género, por lo que respecta a las personas con movilidad reducida, está previsto el permitir el acceso a zonas limitadas sin ninguna acción adicional para las personas con tarjeta de estacionamiento europea PMR, mediante la solicitud de autorización en los restantes casos.

Por lo que respecta a las campañas de publicidad está prevista su difusión por todos los medios disponibles: Cartelería, pantallas de información variable, tótems, web, redes sociales, así como su difusión por los medios de comunicación locales.

#### **12.- Procedimientos para seguimiento de cumplimiento y revisión**

Se plantea un sistema de seguimiento basado en:

- **Evaluación en la consecución de objetivos:** determinará la consecución de los objetivos marcados, de mejora de la calidad del aire, disminución de la contaminación sonora y la reducción de emisiones contaminantes.
- **Evaluación de la implantación de las medidas complementarias:** permitirá fijar el grado de ejecución y alcance de las medidas complementarias al establecimiento de la ZBE.

Este sistema de seguimiento servirá como herramienta indispensable para la revisión, mejora y adaptación de la ZBE, así como para la regulación del tráfico de la ciudad de Ávila, facilitando la toma de decisiones en esta materia.



### 13.- Plan de comunicación, participación y sensibilización

Entendiéndose como parte del proceso de implantación de la ZBE, desde el Ayuntamiento de Ávila se facilitará información a la ciudadanía por diferentes medios tales como la web municipal, pantallas de información variable, paneles de información del tráfico, marquesinas, mupis y medios de comunicación locales.

La aprobación de la Ordenanza Reguladora de la ZBE, requiere de un periodo de exposición pública, así como la posibilidad de participación de los vecinos de la ciudad, durante el periodo de presentación de alegaciones a la misma.

Se mantendrán reuniones con todos los colectivos, asociaciones, ONGS, administraciones y demás estamentos que conforman el estrato social de la ciudad de Ávila, al objeto de hacer llegar la información a la mayor cantidad de población posible.