Ordenanzas municipales

Ordenanza 2/2026, de 24 de marzo, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, en materia de zonas de bajas emisiones de especial protección y del servicio de estacionamiento regulado

Versión: Texto inicial publicado el 06/04/2026

Identificador: ANM 2026\199

Tipo de Disposición: Ordenanzas municipales

Fecha de Disposición: 24/03/2026

Permalinks:
- https://sede.madrid.es/eli/es-md-01860896/odnz/2026/04/06/2/dof/spa/html
- https://sede.madrid.es/eli/es-md-01860896/odnz/2026/04/06/2/dof/spa/pdf

Publicaciones:
- BO. Ayuntamiento de Madrid 06/04/2026 num. 10099 pag. 5.
- BO. Comunidad de Madrid 06/04/2026 num. 80 pag. 129-219.

Rectificaciones:
- BO. Comunidad de Madrid 07/05/2026 num. 107 pag. 222-228.
- BO. Ayuntamiento de Madrid 07/05/2026 num. 10121 pag. 10-15.
- BO. Ayuntamiento de Madrid 10/04/2026 num. 10103 pag. 18-101.

Afecta a:
- Modifica artículos 16.1 c), 19, 21.6, 22.5, 6, 7, 10 y 11, 23, 24, 52.2 c), 181, 189.1, 199.4, disposiciones transitorias quinta y sexta y anexos I, III, IV, V y VI; añade artículos 16.1 d), 49.10, disposición adicional quinta y transitoria séptima; y suprime disposición transitoria tercera de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018. ANM 2026\211

Ordenanza 2/2026, de 24 de marzo, por la que se modifica la ordenanza de movilidad sostenible, de 5 de octubre de 2018, en materia de zonas de bajas emisiones de especial protección y del servicio de estacionamiento regulado

PREÁMBULO

I

(1) El Ayuntamiento de Madrid tiene legalmente atribuida competencias en materia de tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad, así como de transporte colectivo urbano en virtud del artículo 25.2 g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (en adelante, LBRL) y de los artículos 38 a 46 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM), en relación con el artículo 7 del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015 de 30 de octubre.

(2) En ejercicio de dichas competencias normativas el Ayuntamiento de Madrid aprobó la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018 (en adelante, OMS) que codificó y actualizó toda la normativa municipal en materia de movilidad, que hasta el momento se encontraba dispersa en varias ordenanzas.

(3) La OMS, en su redacción inicial de 2018, reguló las primeras restricciones permanentes de tráfico por motivos medioambientales a través de la creación de la Zona de Bajas Emisiones (en adelante, ZBE) "Madrid Central" y la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes otorgando hasta el 1 de enero de 2025 para facilitar su cumplimiento.

Madrid Central supuso una mejora sustancial en su ámbito territorial, pero resultó insuficiente para que la ciudad cumpliera los valores límite de dióxido de nitrógeno (NO_2) regulados por la normativa comunitaria y nacional de calidad del aire.

Mientras la regulación de la ZBE Madrid Central fue declarada nula mediante varias sentencias del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 27 de julio de 2020, la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos con clasificación ambiental "A"), regulada en el artículo 6.2 y la disposición transitoria 1.ª.2 de la OMS de 2018, adquirió firmeza.

(4) La anulación de la ZBE Madrid Central, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea motivaron la necesidad de aprobar la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la OMS de 5 de octubre de 2018 (en adelante, Ordenanza 10/2021).

(5) Con la modificación operada mediante la Ordenanza 10/2021, la OMS situó a la persona y a la protección de su derecho a la vida, a la integridad física y a su salud como objetivo central y absolutamente prioritario de la norma, introduciendo la regulación necesaria para dar cumplimiento a los valores límites de dióxido de nitrógeno establecidos por la normativa comunitaria y nacional de calidad del aire a través de:

a) La regulación de "Madrid ZBE", en el artículo 21, la disposición transitoria 1.ª.2 y el anexo II de la OMS, que adelantó en el tiempo la eficacia de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", vigente desde el 24 de octubre de 2018, para dotar a toda la población que se encuentre en la ciudad de una protección básica en todo el término municipal, satisfaciendo así el principio de igualdad en la protección de la salud y del derecho constitucional a un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona.

b) La regulación del novedoso concepto de "Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección" (en adelante, ZBEDEP), en el artículo 22 de la OMS, que regula sus objetivos, así como el marco normativo básico del régimen especial que deben tener aquellas zonas de la ciudad en las que las necesidades medioambientales son más acusadas, otorgando un régimen de especial protección adaptado a sus necesidades específicas.

c) La creación y regulación de la ZBEDEP "Distrito Centro", en el artículo 23, la disposición transitoria 3.ª y el anexo III de la OMS, como ordenación permanente y especial de tráfico exclusivamente circunscrita al ámbito territorial del centro de la ciudad, conjugando criterios tanto de protección de la salud humana y del medio ambiente urbano como de ordenación del uso del espacio público de la zona con mayor demanda de uso del espacio público de la ciudad.

d) Y la creación y regulación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica", en el artículo 24 y el anexo IV de la OMS, como ordenación permanente y especial de tráfico destinada a salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, exclusivamente circunscrita a su concreto ámbito territorial.

II

(6) Tanto la OMS de 2018 como su reforma de 2021 se aprobaron para dar cumplimiento a los valores límite de NO_2 regulados por la Directiva 2008/50 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. Dicha directiva tiene como finalidad, tal y como regula su artículo 1 apartados 1 y 5, lograr los *"objetivos de calidad del aire ambiente para evitar, prevenir o reducir los efectos nocivos para la salud humana y el medio ambiente en su conjunto"*, y *"mantener la calidad del aire, cuando sea buena, y mejorarla en los demás casos"*.

(7) El artículo 13 de la Directiva 2008/50/CE establecía una obligación directa y objetiva en virtud de la cual los Estados miembros están obligados a asegurar que, en todas sus zonas y aglomeraciones, los niveles de NO_2 no superan los valores límite establecidos en el anexo XI de la citada directiva. No pudiendo superarse:

a) El "valor límite anual" (en adelante, VLA) regula que no se puede superar los 40 microgramos por metro cúbico (40 µg/m³) de valor medio anual en una estación. El VLA ha sido incumplido en la ciudad de Madrid desde 2010 hasta 2021, ambos inclusive.

b) El "valor límite horario" (en adelante, VLH) regula que no se pueda rebasar 200 µg/m³ de NO_2 más de 18 veces al año en una misma estación. El VLH ha sido incumplido en la ciudad de Madrid desde 2010 hasta 2019, ambos inclusive.

La citada directiva fue traspuesta al ordenamiento nacional mediante la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), cuyo anexo I apartado B.I regula los valores límite del dióxido de nitrógeno para la protección de la salud.

La jurisprudencia del TJUE tiene establecido que el hecho de superar los valores límite fijados por la Directiva 2008/50 para los contaminantes en el aire ambiente, aunque sea en una sola estación, basta por sí solo para poder declarar el incumplimiento de lo dispuesto en el artículo 13, apartado 1, de la Directiva 2008/50, en relación con su anexo XI (Sentencias del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (en adelante, TJUE) de 12 de mayo de 2022, Comisión/ Italia sobre valores límite de NO_2 asunto C-573/19, EU:C:2022:380, apartado 75 y STJUE de 3 de junio de 2021, Comisión/Alemania asunto C-635/18, EU:C:2021:437, apartado 78).

(8) Mediante sentencia de 22 de diciembre de 2022, Asunto C-125/2020, el TJUE condena al Reino de España por el incumplimiento de las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 13, apartado 1, de la Directiva 2008/50/ CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, en relación con su anexo XI, al no haber velado porque no se superase de forma

sistemática y continuada, desde 2010 hasta 2018, el valor límite anual fijado para el dióxido de nitrógeno (NO_2), y el valor límite horario fijado para el NO_2, en la ciudad de Madrid, entre otras ciudades españolas, en el plazo más breve posible.

Aunque la ciudad de Madrid ha incumplido también los valores límite de NO_2 en 2019, 2020 y 2021, la sentencia del TJUE se circunscribe al incumplimiento denunciado por la Comisión Europea, referido al periodo comprendido entre 2010 y 2018.

(9) Las restricciones a la circulación reguladas mediante la OMS de 2018 resultaron insuficientes y la ciudad de Madrid continuó incumpliendo la normativa de calidad del aire durante los años 2019, 2020 y 2021. La necesidad de adoptar medidas normativas adicionales resultaba imperiosa, por lo que fue necesario modificar la OMS mediante la Ordenanza 10/2021.

Gracias a la regulación de las ZBEs introducida en la OMS mediante la Ordenanza 10/2021, la ciudad de Madrid ha podido dar, por fin, cumplimiento a los valores límite de NO_2 durante los ejercicios 2022, 2023 y 2024, de forma equilibrada y perfectamente compatible con la mejora de la movilidad urbana sostenible y el mantenimiento de un elevado de nivel de desarrollo económico, lo que acredita que:

a) La regulación de las ZBEs introducida en la OMS mediante la Ordenanza 10/2021 ha sido un éxito porque ha permitido lograr en 2022, 2023 y 2024 el cumplimiento de los valores límite de fijados por la Directiva 2008/50, que debían haberse cumplido de forma ininterrumpida desde el año 2010.

La adopción de todas las medidas contempladas en los distintos planes de calidad del aire y la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, adoptadas desde 2010 a 2021, permitieron avanzar en la mejora de la calidad del aire, pero solo con la regulación contenida en la OMS, incluyendo la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes en la OMS de 2018 y su adelanto mediante la regulación de Madrid ZBE, así como mediante la creación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica se ha logrado dar cumplimiento a los valores límite de NO_2 establecidos por la Directiva 2008/50 y la vigente normativa nacional de calidad del aire.

b) Sin la regulación de Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica la ciudad de Madrid volvería a incumplir los valores límite de NO_2, lo que supondría un grave riesgo para la salud de las personas y el medio ambiente urbano, además del riesgo jurídico y económico de ser condenado por el TJUE al pago de multas multimillonarias hasta que se logre dar cumplimiento a los valores límite del referido contaminante atmosférico.

(10) En septiembre de 2021, la Organización Mundial de la Salud actualizó sus directrices sobre la calidad del aire, fundamentadas en una revisión sistemática de las pruebas científicas sobre los efectos de la contaminación atmosférica en la salud, sobre la base de nuevas pruebas sobre los efectos que se producen en la salud con niveles bajos de exposición a la contaminación atmosférica. Las directrices actualizadas formulan niveles indicativos de calidad del aire inferiores y más estrictos para el dióxido de nitrógeno respecto de las directrices anteriores que fueron consideradas en la aprobación de la Directiva 2008/50.

(11) Mediante sendas sentencias de 17 de septiembre de 2024 por las que se estiman parcialmente las respectivas demandas, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid ha declarado la nulidad del régimen transitorio de Madrid ZBE regulado en la disposición transitoria 1.ª.2 de la OMS redacción de 2021, cuya transitoriedad finalizó el 31 de diciembre de 2024. Además, la Sentencia n.º 405/2024 del TSJM, de 17 de septiembre, ha declarado la nulidad de toda la regulación específica de las ZBEDEP Distrito Centro (artículo 23, FDT 3.ª y anexo III de la OMS redacción 2021) y Plaza Elíptica (artículo 24 y anexo IV de la OMS redacción 2021).

Ambas sentencias carecen de firmeza al encontrarse pendientes de la admisión y, en su caso, resolución por el Tribunal Supremo del recurso de casación interpuesto por el Ayuntamiento de Madrid.

(12) Las directrices de la Organización Mundial de la Salud de septiembre de 2021 en materia de contaminación por dióxido de nitrógeno han sido consideradas por la Unión Europea a la hora de regular valores límite más estrictos de exposición de la población al dióxido de nitrógeno mediante la Directiva (UE) 2024/2881 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, sobre la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, que deroga la anterior Directiva 2008/50 de 21 de mayo de 2008 con efectos a partir del 12 de diciembre de 2026 conforme a lo previsto en su artículo 31.1.

Como señalan la Comisión Europea y la Agencia Europea de Medio Ambiente, la contaminación atmosférica sigue siendo la primera causa medioambiental de muerte temprana en la Unión Europea, afectando de manera desproporcionada a grupos vulnerables como los niños, las personas mayores y las personas con enfermedades preexistentes, así como a los grupos desfavorecidos desde el punto de vista económico.

Los datos científicos muestran que el dióxido de nitrógeno y los óxidos de nitrógeno *"tienen diversos efectos adversos importantes para la salud humana y están relacionadas con varias enfermedades no transmisibles, problemas de salud y aumento de la mortalidad"*, como motiva el considerando 19 de la Directiva 2024/2881.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 13.1 de la Directiva (UE) 2024/2881, los Estados miembros están obligados a asegurar que *"en todas sus zonas, los niveles de contaminantes en el aire ambiente no superen los valores límite respectivos establecidos en el anexo I, sección 1"* de dicha directiva.

De conformidad con lo previsto en el artículo 4.44 de la Directiva (UE) 2024/2881 se entiende por "población sensible y grupos vulnerables": *"los grupos de población que son permanente o temporalmente más sensibles o más vulnerables a los efectos de la contaminación atmosférica que la población media, debido a que presentan características específicas que agravan los efectos de la exposición para su salud o a que tienen una mayor sensibilidad o un umbral más bajo en cuanto a los efectos para la salud o a que tienen menor capacidad para protegerse"*.

(13) De acuerdo con la normativa comunitaria y nacional de calidad del aire es relevante distinguir entre los "valores límite" que se combaten con "medidas estructurales", de los "umbrales de alerta" en los que resulta necesario aplicar medidas a corto plazo planificadas:

a) es obligatoria la adopción de "medidas estructurales" a medio y largo plazo, como la regulación de las zonas de bajas emisiones (ZBEs y ZBEDEP), para lograr que no se superen los "valores límite" horario y anual de NO_2.

b) de los "planes de acción a corto plazo" que deben implementarse de forma inmediata ante los "umbrales de alerta" (niveles a partir de los cuales una exposición al NO_2 de breve duración supone un riesgo para la salud humana), como las "medidas extraordinarias de tráfico durante episodios de contaminación atmosférica para proteger la salud humana y el medio ambiente", de carácter temporal, reguladas en el artículo 35 de la OMS, conocidas como protocolo de episodios de contaminación.

(14) Se entiende por "valor límite", conforme a lo dispuesto por el artículo 4.31 de la Directiva (UE) 2024/2881: *"el nivel que se fija con arreglo a conocimientos científicos con el fin de evitar, prevenir o reducir los efectos nocivos para la salud humana o el medio ambiente y que debe alcanzarse en un período determinado y no superarse una vez alcanzado"*.

La no superación de los valores límite se logra mediante la adopción de medidas normativas y no normativas de carácter estructural.

Entre las medidas normativas destacan las zonas de bajas emisiones (ZBEs), cuya regulación constituye una obligación legal en todos los municipios de más de 50 mil habitantes y en los de 20 mil habitantes con problemas de calidad del aire conforme al artículo 14.3 a) de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética (en adelante, LCC).

(15) Por su parte, se entiende por "umbral de alerta", de conformidad con lo previsto en el apartado 37 del artículo 4 de la Directiva (UE) 2024/2881: *"el nivel a partir del cual una exposición de breve duración supone un riesgo para la salud humana que afecta al conjunto de la población y que requiere la adopción de medidas inmediatas por parte de los Estados miembros"*.

Los Estados miembros y sus administraciones territoriales tienen la obligación de disponer de "planes de acción a corto plazo" para enfrentar los episodios en los que se alcanza el "umbral de alerta". Estos "planes de acción a corto plazo" son, de conformidad con lo previsto en el apartado 43 del artículo 4 de la Directiva (UE) 2024/2881, *"los planes que establecen medidas de emergencia que deben adoptarse a corto plazo para reducir el riesgo inmediato o la duración de la superación de los umbrales de alerta"*.

Los planes de acción a corto plazo se regulan en artículo 16.4, en relación con el artículo 16.2 b) de la LCA y el artículo 25 del RCA, así como en los artículos 39 y 40 de la Ordenanza 4/2021, de 30 de marzo, de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

Las medidas extraordinarias de restricción del tráfico y el estacionamiento de vehículos en los episodios de contaminación se regulan en el artículo 35 de la OMS, en su redacción firme dada por la Ordenanza 10/2021.

III

(16) La presente ordenanza supone el ejercicio por el Ayuntamiento de Madrid de la potestad reglamentaria reconocida por los artículos 128.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (en adelante, LPAC), 11.1 d) de la LCREM, 4.4 a) de la LBRL y 55 del texto refundido las disposiciones legales en materia de régimen local, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, en relación con el artículo 7 b) de la LTSV, con la finalidad de modificar la citada OMS para satisfacer las siguientes necesidades:

1.ª) Aprobar la normativa necesaria para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los artículos 2.1 d) y 25.2 j) y b) de la LRBRL y 42.3 a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva (UE) 2024/2881, la LCA y el RCA.

2.ª) Proteger de forma efectiva los derechos de las personas con movilidad reducida a efectos de la movilidad de las personas titulares de TEPMR en las zonas de bajas emisiones de especial protección.

3.ª) Lograr la necesaria rotación en el uso de las plazas de la banda de estacionamiento de las vías públicas urbanas mediante la ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER), en la que resulta de aplicación la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), para resolver los problemas de ordenación del uso del espacio público, la indisciplina viaria de estacionamiento y los problemas que sufren las personas residentes y las actividades económicas de los barrios y zonas de barrios que reciben una importante presión de estacionamiento de vehículos venidos desde otras partes de la ciudad o desde otros municipios.

4.ª) Adaptar la normativa municipal a los cambios normativos operados por la normativa comunitaria de calidad del aire actualmente transpuesta y vigente a nivel nacional, y estatal en materia de tráfico, así como de zonas de bajas emisiones.

(17) Resulta necesario la aprobación de esta ordenanza, en lo relativo a la regulación de las ZBEDEP, para proteger el derecho a la vida y la integridad física, la salud pública y la salud de las personas, el medio ambiente urbano, para mantener y conservar, en los ámbitos del Distrito Centro y de Plaza Elíptica, el cumplimiento de los valores límite regulados, para la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano, en materia de NO_2.

(18) La citada Sentencia del TJUE de 22 de diciembre de 2022, asunto C-125/2020, acredita la necesidad de la regulación de las medidas restrictivas del tráfico en la ciudad de Madrid para lograr la reducción de las emisiones de NO_2 en el plazo más breve posible, al tiempo que evidencia el relevante riesgo económico que supondría si en el futuro se produjera un incumplimiento de los valores límite de NO_2 en la ciudad de Madrid, en la medida en la que el TJUE podría sancionar al Reino de España con multas millonarias por la infracción de la normativa comunitaria, así como imponer multas coercitivas hasta que se logre su efectivo cumplimiento, que se repercutirían al Ayuntamiento de Madrid y, por ende, a la ciudadanía de Madrid a través de sus impuestos.

(19) Las medidas normativas para lograr el efectivo cumplimiento de los valores límite de NO_2 exigidos por la Directiva 2005/50 se lograron mediante la Ordenanza 10/2021 con la regulación de Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

No obstante, la declaración de nulidad de la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, mediante la sentencia n.º 405/2024 del TSJM no firme, puede suponer un perjuicio para la protección de la salud humana y el medio ambiente en el Distrito Centro, la zona central e histórica de la ciudad, y en Plaza Elíptica, la zona con mayores problemas de NO_2 de la ciudad.

(20) La tendencia favorable de reducción de la contaminación en materia de NO_2, lograda gracias a todas las medidas adoptadas por el Ayuntamiento de Madrid en materia de calidad del aire recogidas en los distintos planes y estrategias de calidad del aire, incluyendo tanto medidas de mejora de le eficiencia y la sostenibilidad medioambiental en la gestión de los servicios municipales -vehículos empleados en la gestión directa e indirecta de servicios municipales y en la ejecución de prestaciones contratadas por el Ayuntamiento de Madrid (artículo 229 de la OMS) y renovación de la flota de autobuses municipales de la EMT-, de medidas de fomento -subvenciones-, como medidas normativas a través de distintas ordenanzas, no supone menoscabo de la responsabilidad de la totalidad de los poderes públicos (ejecutivo, legislativo y judicial), para lograr el cumplimiento de la normativa comunitaria de calidad del aire.

En este sentido, la jurisprudencia del TJUE ha declarado que un incumplimiento puede seguir siendo sistemático y continuado aun cuando exista una posible tendencia parcial a la baja de la contaminación (sentencia de 30 de abril de 2020, Comisión/Rumanía asunto C-638/18), sino que se trata de una obligación de resultado.

(21) La aprobación de la Directiva (UE) 2024/2881 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, impone la necesidad de modificar la OMS para garantizar el cumplimiento de los valores límite de NO_2 en la medida en que establece en el "Anexo I. Normas de calidad del aire", "Sección 1. Valores límite para la protección de la salud humana", apartado "2. Valores límite para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 11 de diciembre de 2026", que en materia de dióxido de nitrógeno quedan fijados en:

Período de cálculo de la media	**Valor límite de NO_2**
Una hora	200 microgramos de NO_2 por metro cúbico, que no podrá superarse más de 18 veces por año civil
Año civil	40 microgramos de NO_2 por metro cúbico

Los valores límite de dióxido de nitrógeno para la protección de la salud humana, regulados en el cuadro 2 de la sección 1 del anexo I de la Directiva (UE) 2024/2881, que los Estados miembros deben cumplir a más tardar el 11 de diciembre de 2026, coinciden con los valores límite para el dióxido de nitrógeno regulados en la Directiva 2008/50/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de mayo, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera

más limpia en Europa, que establece el valor límite anual para el dióxido de nitrógeno en 40 µg/m³ y como valor límite horario 200 µg/m³ que no debe superarse más de 18 horas/año.

Pese a que la citada Directiva (UE) 2024/2881 no ha sido todavía traspuesta al ordenamiento jurídico nacional, el Reino de España debe trasponerla a más tardar el 11 de diciembre de 2026 conforme a lo previsto en su artículo 30. Asimismo, el Reino de España, y por tanto la ciudad de Madrid, deben cumplir dichos valores límite para el dióxido de nitrógeno regulados en el cuadro 2 de la sección 1 de su anexo I a más tardar el 11 de diciembre de 2026, conforme a lo previsto en los artículos 12.1 y 13.1 de la citada directiva, lo que requiere modificar la OMS para lograr el cumplimiento de esos valores antes de que finalice dicho plazo.

(22) No obstante, la "Sección 1 - Umbrales de evaluación para la protección de la salud" del anexo II de la misma Directiva (UE) 2024/2881, establece el umbral medio de evaluación de la contaminación de la calidad del aire por dióxido de nitrógeno en tan solo 10 microgramos por metro cúbico.

(23) Por su parte, el "Anexo I. Normas de calidad del aire", "Sección 1. Valores límite para la protección de la salud humana", apartado "1. Valores límite para la protección de la salud humana que deberán cumplirse, a más tardar, el 1 de enero de 2030" de la Directiva (UE) 2024/2881, regula los valores límite de dióxido de nitrógeno que quedan fijados en:

Período de cálculo de la media	**Valor límite de NO_2**
Una hora	200 microgramos de NO_2 por metro cúbico, que no podrá superarse más de 3 veces por año civil
Un día	50 microgramos de NO_2 por metro cúbico, que no podrá superarse más de 18 veces por año civil
Año civil	20 microgramos de NO_2 por metro cúbico

IV

(24) Entre los objetivos de la presente ordenanza destaca el objetivo esencial, principal y prioritario: la protección del derecho fundamental a la vida y a la integridad física de las personas y de derecho constitucional a la salud de las personas.

Este objetivo se satisface mediante la mejora sustancial de la calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, a través de la regulación de las zonas de bajas emisiones imprescindibles para garantizar el cumplimiento de los umbrales de calidad del aire fijados por la normativa comunitaria y nacional de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno.

Por tanto, esta ordenanza tiene por objeto:

1.°) Proteger el derecho a la vida y a la integridad física de las personas y el derecho a la asistencia sanitaria, consagrados en los artículos 2.1, 3.1, 35 y 37 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea proclamada en Estrasburgo el 12 de diciembre de 2007 por el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión (en lo sucesivo, Carta), que conforme a lo previsto en el artículo 6.1 del Tratado de la Unión Europea tiene el mismo valor jurídico que los tratados.

2.°) Evitar, prevenir y reducir los efectos nocivos de la contaminación atmosférica en la salud humana y el medio ambiente, de conformidad con lo previsto en los artículos 9, 168.1, 169.1 y 191.1 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (en adelante, TFUE).

3.°) Satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección del derecho fundamental a la vida y la integridad física, garantizar la salud pública, proteger los derechos constitucionales a la salud y a disfrutar un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona garantizados, respectivamente, por los artículos 15, 43 y 45 de la Constitución Española de 1978.

4.°) La regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza responde a la obligación, impuesta por el artículo 12.1 de la Directiva 2024/2881, de mantener en dichas zonas el cumplimiento de los valores límite para el dióxido de nitrógeno regulados en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire y en la Directiva 2008/50/CE que coinciden con los valores límite del cuadro 2 de la sección 1 del anexo I de la Directiva 2024/2881, así como para evitar el incumplimiento de dichos valores límite conforme a lo previsto en el artículo 13.1 de la Directiva 2024/2881.

(25) En segundo lugar, la ordenanza tiene como objetivo incrementar la eficacia de la protección otorgada a las personas con movilidad reducida (en adelante, PMR), a efectos de la movilidad en las zonas de bajas emisiones de las personas con movilidad reducida titulares de TEPMR en los términos previstos en esta ordenanza.

(26) En tercer lugar, la ordenanza tiene como objetivo armonizar y racionalizar los distintos usos del espacio público, mediante la ampliación del AER sujeta a la regulación del SER operada a través de la modificación del anexo I para racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

(27) El cuarto objetivo de esta ordenanza es adaptar el contenido de la OMS a las normas tanto comunitarias como estatales en materia de circulación, vehículos y conductores, aprobadas desde que se produjo su última modificación el 13 de septiembre de 2021, específicamente a la modificación del artículo 76.z 3) de la LTSV, operada mediante la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, que tipifica como infracción grave de tráfico el hecho de no respetar las restricciones de circulación de las ZBE.

V

(28) Las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección se crearon por la Ordenanza 10/2021 para establecer un régimen especial para aquellas zonas de la ciudad en las que las necesidades medioambientales son más acusadas, otorgando un régimen de especial protección adaptado a sus necesidades específicas.

(29) El primer gran objetivo de esta ordenanza es mantener y conservar el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados por la normativa comunitaria y nacional de calidad del aire, en el ámbito del Distrito Centro y Plaza Elíptica, y que deben cumplirse a más tardar, el 11 de diciembre de 2026 con arreglo al cuadro 2 de la sección 1 de la nueva directiva de calidad del aire, y avanzar progresivamente en el cumplimiento de los valores límite para dicho contaminante que deben cumplirse a más tardar el 1 de enero de 2030, lo que determina la necesidad de modificar y perfeccionar la OMS, así como avanzar para *"alcanzar, en un plazo razonable, los valores guía de las directrices sobre calidad del aire de la Organización Mundial de la Salud"* para el dióxido de nitrógeno en cumplimiento del artículo 7.1 del Real Decreto 1052/2022.

Aprovechando dicha circunstancia, la presente ordenanza tiene en cuenta lo indicado por el TSJ de Madrid en las sentencias recaídas sobre la Ordenanza 10/2021.

(30) La regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica satisface y garantiza:

1.°) La protección del derecho fundamental a la vida y a la integridad física de las personas del artículo 15 de la Constitución Española de 1978 (en adelante, CE).

2.°) La protección del derecho constitucional a la salud, garantizado por el artículo 43.1 de la CE. La tutela de la salud pública constituye una obligación constitucionalmente impuesta por el artículo 43.2 a todos los poderes públicos, incluido los ayuntamientos y los juzgados y tribunales.

En este sentido, la redacción dada por esta ordenanza a los artículos 22, 23 y 24 y a los anexos III y IV de la OMS permite lograr un nivel elevado de protección de la salud humana, en cumplimiento de los artículos 9 y 168 del TFUE. Conforme al artículo 168.1 segundo párrafo del TFUE, en relación con el artículo 191.1 del mismo tratado, el *"alto nivel de protección de la salud humana mejorar la salud pública"* debe lograrse mediante la prevención de las enfermedades humanas, la evitación de las fuentes de peligro para la salud, y la lucha contra las enfermedades provocadas por la exposición al dióxido de nitrógeno.

3.°) El derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo, regulado por el artículo 45 de la CE.

4.°) El derecho humano a un medio ambiente limpio, saludable y sostenible recogido en la Resolución 76/300, adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 28 de julio de 2022.

5.°) Los principios de cautela y de acción preventiva, en el principio de corrección de los atentados al medio ambiente, preferentemente en la fuente misma, y en el principio de quien contamina paga, establecidos en el artículo 191.2 del TFUE, para garantizar "un nivel de protección elevado" del medio ambiente para alcanzar los objetivos de protección de la salud de las personas y la conservación, la protección y la mejora de la calidad del medio ambiente.

VI

La ciudad de Madrid ha incumplido para el dióxido de nitrógeno el valor límite horario (200 µg/m³ que no debe superarse más de 18 horas/año) desde 2010 hasta 2019 y el valor límite anual (40 µg/m³) desde 2010 hasta 2021, establecidos por la normativa comunitaria (Directiva 2008/50/CE) y nacional de calidad del aire.

Este incumplimiento supuso la condena al Reino de España, mediante la Sentencia del TJUE (Sala Sexta) de 22 de diciembre de 2022 (asunto C-125/2020), por el incumplimiento *"de las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 13, apartado 1, de la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008 , relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, en relación con su anexo XI, al no haber velado porque no se superase de forma sistemática y continuada" en la zona ES1301 Madrid, desde 2010 hasta 2018 inclusive, "el valor límite anual fijado para el dióxido de nitrógeno (NO2)"* y *"el valor límite horario para el NO2"*. Esta sentencia ha sido dictada con posterioridad a la aprobación de la Ordenanza 10/2021, de modificación de la OMS.

El cumplimiento de los requisitos de calidad del aire establecidos en la Directiva 2008/50/CE solo ha sido posible mediante la adopción de medidas restrictivas de la circulación contenida en la regulación de las zonas de bajas emisiones de distintos tipos. Por lo que las medidas no normativas, como subvenciones, acciones de concienciación, se han revelado insuficientes para lograr los objetivos de calidad del aire establecidos por la normativa.

La regulación de las ZBEs, impulsada normativamente en desarrollo de la Estrategia Madrid 360 a través de la aprobación de la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre por la que se modifica la OMS de 5 de octubre de 2018 ha permitido lograr un éxito incontestable, dado que ha logrado que el sector "SNAP07 Transporte por carretera" haya reducido sus emisiones de NOx un 32,83% en el 2022 con respecto al 2019, permitiendo con ello que, por

fin, se diera cumplimiento a los valores límite de dióxido de nitrógeno establecidos por la Directiva 2008/50/CE que venía incumpliéndose desde 2010.

Ante la posibilidad de que pueda producirse una regresión fáctica del nivel de protección ambiental y de salud pública logrado en las zonas Centro y de Plaza Elíptica, resulta necesario adoptar una solución normativa que permita lograr proteger el derecho fundamental a la vida y la integridad física, así como el derecho constitucional a la salud de las personas en cumplimiento de los artículos 15 y 43.1 de la Constitución, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno regulado por la normativa comunitaria y nacional de calidad del aire, tanto en el centro histórico (mediante la ZBEDEP Distrito Centro), como en la zona que históricamente viene experimentando los peores registros de dióxido de nitrógeno de toda la ciudad.

La presente ordenanza se ha redactado y tramitado partiendo del análisis actualizado de las mediciones de las estaciones de calidad del aire, incorporando modelizaciones del impacto esperado de la regulación de las ZBEDEP en materia de calidad del aire por dióxido de nitrógeno, tomando en consideración la totalidad de iniciativas y medidas para la mejora de la calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno incluidos tanto en el Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático como en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, en el Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360 y en el Proyecto de las ZBEDEP de Madrid aprobado por Acuerdo de la Junta de Gobierno de 23 de octubre de 2025, que incluye los contenidos de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica exigidos por el Real Decreto 1052/2022 por el que se regulan las ZBE.

La consecución de los objetivos y la solución a las necesidades exige un desarrollo normativo mediante ordenanza municipal por afectar a los derechos y deberes de las personas, por lo que las alternativas no normativas resultan insuficientes desde el punto de vista de la garantía de la protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, sin perjuicio de la consideración de cuantas actuaciones y medidas no normativas previamente adoptadas a la hora de analizar y motivar la necesidad, racionalidad y proporcionalidad de la propuesta normativa.

Por ello, el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno, regulados en el cuadro 2 de la sección 1 del anexo I de la Directiva 2024/2881 exige consolidar la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica en los términos contenidos en esta ordenanza, lo que permitirá, asimismo, avanzar progresivamente hacia el cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno, regulados en el cuadro 1 de la sección 1 del anexo I de la Directiva 2024/2881 y, adicionalmente, para *"alcanzar, en un plazo razonable, los valores guía de las directrices sobre calidad del aire de la Organización Mundial de la Salud"* para dicho contaminante, en cumplimiento de los artículos 3.1 a) y 7.1 segundo párrafo del Real Decreto 1052/2022.

(31) La regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica responde al principio de legalidad porque se adopta en cumplimiento y ejecución de los artículos 7 b), 7 g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40 a) de la LCREM, el artículo 16.4 segundo párrafo de la LCA, al artículo 1 de la LCC y al artículo 5 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, y porque se adopta para dar cumplimiento a la normativa comunitaria y nacional de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno.

Las ZBE de la ciudad de Madrid, incluyendo las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, están contempladas en el Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360 y se regulan mediante ordenanza municipal, dando cumplimiento a los apartados 2 y 3 del artículo 2 del Real Decreto 1052/2022.

(32) La regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica satisface el principio de necesidad porque:

1.º) Pese a la tendencia positiva lograda gracias a la vigente regulación de las ZBEDEP, la declaración de nulidad de la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica supondría un empeoramiento significativo de la calidad del aire en materia de NO_2 que, según acreditan los informes de calidad del aire y el Proyecto de las ZBEDEP, podría suponer el incumplimiento de los valores límite de dicho contaminante en las estaciones próximas a dichas ZBEDEP.

Lo que supondría, en caso de producirse, un incumplimiento de la normativa comunitaria y nacional de calidad del aire dado que, si se superan los valores límite de dióxido de nitrógeno, aunque sea en una única estación de medida de calidad del aire, se incumple automáticamente la referida obligación, tal y como reiteradamente destaca la jurisprudencia del TJUE previamente citada.

2.°) La regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica permite avanzar hacia el cumplimiento de los valores límites fijados por la Directiva (UE) 2024/2881.

3.°) El Distrito Centro, además de sufrir problemas agravados de contaminación ambiental, es la zona de la ciudad con mayor demanda de uso del espacio público, constituyendo un foco que genera y atrae un intenso tráfico rodado que habitualmente sufre situaciones de colapso circulatorio, y en la que resulta necesario restringir la circulación de los vehículos a motor para racionalizar el uso del espacio público y garantizar la seguridad de las personas, la seguridad vial y la protección de los derechos individuales de quienes transiten por dicho espacio.

4.°) El entorno de la zona denominada Plaza Elíptica es la zona que tradicionalmente ha sufrido los mayores problemas de contaminación ambiental de toda la ciudad, y que a día de hoy sigue encontrándose en valores medios de NO_2 más elevados.

5.°) La aprobación de la Directiva (UE) 2024/2881 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, sobre la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, que establece una mayor protección para la salud de las personas mediante la modificación de los umbrales de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno más exigentes que los regulados en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, impone la necesidad de modificar la OMS para contener la regulación necesaria para avanzar en el cumplimiento de los nuevos estándares comunitarios de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno.

(33) La regulación de las ZBEDEP satisface los principios de cautela, de acción preventiva, de corrección de los atentados al medio ambiente, preferentemente en la fuente misma, y de quien contamina paga, establecidos en el artículo 191.2 primer párrafo del TFUE.

(34) La regulación de las ZBEDEP responde al principio de racionalidad porque, según los mejores y más actualizados datos científicos y evidencias empíricas disponibles, la restricción a la circulación de los vehículos a motor reduce las emisiones nocivas del contaminante atmosférico dióxido de nitrógeno, y posibilita la protección de la salud humana mediante la reducción de los efectos perjudiciales de mortalidad y morbilidad que provoca el dióxido de nitrógeno.

La regulación de las ZBEs de la ciudad de Madrid, incluyendo las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, se basa en la evidencia empírica disponible, el criterio de los expertos y las autoridades de la Organización Mundial de la Salud, de las instituciones comunitarias (Comisión Europea y la Agencia Europea de Medio Ambiente) y nacionales, aprovechando la opinión de expertos independientes y analizando las experiencias y mejores prácticas comunitarias e internacionales.

(35) La regulación de las ZBEDEP responde al principio de proporcionalidad porque permite lograr la protección eficaz de la salud humana y el medio ambiente urbano de forma equilibrada y perfectamente compatible con la mejora de la movilidad urbana sostenible y el mantenimiento de un elevado nivel de desarrollo económico.

(36) Las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica se regulan como ordenaciones permanentes de tráfico que responden a las razones imperiosas de interés general, de protección del derecho a la vida y a la integridad física, del derecho a la salud y a disfrutar de un medio ambiente adecuado que justifican su regulación.

La regulación de las ZBEDEP ha tenido en cuenta tanto las consecuencias para la salud pública como los aspectos sociales y socioeconómicos que se derivan de la contaminación atmosférica por dióxido de nitrógeno, pretendiendo

satisfacer la especial protección de la población sensible y de los grupos vulnerables por ser quienes corren mayor riesgo de sufrir daños, porque *"la salud de las personas con un nivel socioeconómico inferior tiende a verse más afectada por la contaminación atmosférica que la salud de la población en general, debido tanto a su mayor exposición como a su mayor vulnerabilidad"*, como motivan los expositivos (20) y (21) de la Directiva 2024/2881.

Conforme al principio de responsabilidad del artículo 191 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), en relación con el artículo 168.1 del TFUE, las personas físicas y jurídicas están obligadas a dar cumplimiento a su obligación constitucional y legal de proteger la salud pública y de proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente urbano adecuado para el desarrollo de la persona, atendiendo al potencial contaminante del vehículo que conducen, en cumplimiento de lo previsto en los artículos: 43.2 segundo inciso, 45.1 *in fine* y 45.2 y 3 de la Constitución Española; en los términos previstos en los artículos 7 b), 7 g), 18 y 76 z3) de la LTSV; 38, 39.1 y 40 a) de la LCREM; 14.3 a) de la Ley de cambio climático, en relación con los artículos 5, 14 y 15 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones; y 16.4 segundo párrafo de la Ley de calidad del aire.

VII

(37) El Distrito Centro, la zona central de la ciudad, en la que concurren problemas agravados de contaminación ambiental con una imperiosa necesidad de limitación de la circulación de vehículos a motor para hacer frente a la elevadísima e intensísima demanda de uso del espacio público en dicha zona.

El Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático de la Ciudad de Madrid (Plan A), aprobado por Acuerdo de 21 de septiembre de 2017 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, prevé la creación de un área central en la ciudad en la que se adopten progresivamente incentivos y restricciones que promuevan la protección de la salud humana y del medio ambiente urbano mediante la disminución de la contaminación atmosférica y acústica, mejoren la calidad de vida de las personas, favorezcan el tránsito peatonal e incentiven el uso del transporte colectivo y de vehículos de bajas emisiones, para lograr su transformación en una zona de menores emisiones contaminantes que favorezca un efecto catalizador positivo sobre la calidad del aire de toda la ciudad.

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 dicha área se configura como la ZBEDEP "Distrito Centro", que tiene como finalidad la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la disminución de los efectos negativos del tráfico motorizado.

(38) La presente ordenanza modifica la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro, ordenación permanente de tráfico *"en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios"*, como expresamente señala el apartado V del preámbulo de la Ordenanza 10/2021.

(39) A tal efecto, se modifica la literalidad del artículo 23 de la OMS perfeccionando su técnica normativa, tanto en su estructura como en su motivación, regulando las restricciones y prohibiciones de la circulación que se imponen atendiendo a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente urbano, y aquellas restricciones circulatorias de vehículos que responden a las razones imperiosas de interés general de ordenación de un espacio público siempre limitado, que en el centro de la ciudad se encuentra sujeto a extraordinariamente intensas y heterogéneas demandas de uso.

(40) La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro contenida en esta ordenanza responde a la finalidad de garantizar la protección del derecho a la vida y la integridad física, el derecho a la salud, la protección del medio ambiente urbano y la protección de la salud y la ordenación racional y armonizada del espacio público municipal con mayor demanda de uso de toda la ciudad.

(41) La extinción de los plazos transitorios inicialmente contemplados en la redacción dada a la disposición transitoria tercera de la OMS por la Ordenanza 10/2021 motiva que su contenido vigente, despojado ya de carácter transitorio,

se traslade por razones de técnica normativa al artículo 23 de la OMS, dejando por tanto sin contenido la disposición transitoria tercera.

Como consecuencia de ello, se modifica el artículo 23.3 e) de la OMS para contemplar la restricción circulatoria de los vehículos con clasificación ambiental B en los supuestos regulados en los apartados 2.°, 3.°, 6°, 11.°, 12.°, 16.° y 18.°. Asimismo, se contempla en el propio artículo 23 la restricción circulatoria de los vehículos con clasificación ambiental C, aunque en este caso la restricción es mínima, prohibiéndose exclusivamente atravesar la ZBEDEP DC sin origen o destino en ella, salvo en el caso de las excepciones previstas en los apartados 3 d), 3 e), 3 f) y en el artículo 22.9.

Asimismo, por razones de técnica normativa se modifica el anexo III de la OMS con objeto de simplificar su contenido.

(42) La restricción a la circulación de vehículos a motor atendiendo a la clasificación ambiental de los vehículos contenida en la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro, en la redacción dada al artículo 23 y el anexo III de la OMS, resulta racional, necesaria, imprescindible y proporcional para satisfacer las razones imperiosas de interés general de garantía del derecho a la vida y a la integridad física, y de la protección de la salud pública, así como el derecho a un medio ambiente urbano adecuado para el desarrollo de la persona, la protección de los derechos, la seguridad y la salud de las personas consumidoras, de las personas destinatarias de servicios y de las personas trabajadoras, para la protección del medio ambiente y del entorno urbano.

(43) Por su parte, la regulación de la restricción de la circulación de vehículos atendiendo a las razones que motivan la circulación por las vías públicas urbanas incluidas en el interior del perímetro delimitado por el artículo 23.2 de la OMS, en la redacción dada por esta ordenanza al artículo 23 y el anexo III de la OMS, resulta racional, necesaria, imprescindible y proporcional para satisfacer las razones imperiosas de interés general de ordenación del uso del espacio público para garantizar el orden público, la protección de los derechos y la salud de las personas, la protección del entorno urbano, la conservación del patrimonio histórico y artístico nacional.

La estación de calidad del aire de Plaza del Carmen, ubicada en el interior de la ZBEDEP Distrito Centro, ha experimentado una reducción significativa de las concentraciones de NO_2, dado que en el año 2018 superaba el valor límite anual con 45 µg/m³, mientras que en el año 2024 ha registrado 25 µg/m³, habiendo reducido 20 µg/m³ en solo 6 años.

En 2025 se ha registrado en dicha estación una concentración media anual de 24 µg/m³ de dióxido de nitrógeno, lo que acredita que la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro, en los términos contenidos en esta ordenanza, resulta necesaria para mantener y consolidar el cumplimiento, y no incumplir, antes del 11 de diciembre de 2026, los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados para la protección de la salud humana en el cuadro 2 de la sección 1 del anexo I de la Directiva 2024/2881, así como para avanzar en el cumplimiento del valor límite de 20 µg/m³ de dióxido de nitrógeno, que conforme a lo previsto en el cuadro 1 de la sección 1 del anexo I de la Directiva 2024/2881 debe cumplirse, a más tardar, el 1 de enero de 2030, y del valor de 10 µg/m³ recomendado para dicho contaminante por las directrices de la Organización Mundial de la Salud de septiembre de 2021.

(44) La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro, contenida en el artículo 23 y el anexo III, satisface las exigencias del principio de proporcionalidad porque:

a) La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro contiene las medidas de ordenación del uso del espacio público y de restricción de la circulación por razones de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano que resultan absolutamente imprescindibles para lograr la eficaz protección del derecho fundamental a la vida y a la integridad física de las personas y del derecho constitucional a la salud de las personas, y que constituyen las medidas menos restrictivas de los derechos individuales y las menores obligaciones posibles.

b) Tanto la redacción dada al artículo 23 como al anexo III de la OMS regulan las menores obligaciones y cargas posibles, facilitando la gestión de los trámites mediante una pluralidad de opciones, entre las que se encuentra la

gestión telemática por las personas titulares de los vehículos y de las actividades que precisan circular por las vías públicas urbanas de dicha ZBEDEP.

c) La redacción dada al artículo 23.2 de la OMS delimita el ámbito territorial absolutamente imprescindible para la satisfacción de las razones de interés general a las que sirve, estableciendo una delimitación geográfica clara y bien delimitada que se establece en la M-10, el primer anillo de circunvalación del que dispuso la ciudad y que delimita el centro histórico y que coincide con la zona de mayor demanda de uso del espacio público de toda la ciudad. La determinación de su ámbito geográfico satisface los principios de proporcionalidad e intervención mínima, abarcando una extensión aproximada de 5,2 km², y por tanto, menos del 1% de la superficie total del municipio de Madrid (604,3 km²).

(45) La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro garantiza los derechos de las personas con movilidad reducida al contemplar expresamente la circulación de los vehículos que conduzcan, o que sean empleados en su transporte.

(46) Asimismo, la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las exigencias de la garantía de la unidad de mercado y del derecho de la competencia, compatibilizando la necesaria y racional consecución de las razones imperiosas de interés general que la motivan con el desarrollo económico, al autorizar la circulación de vehículos a motor que precise el ejercicio de actividades económicas que razonadamente requieran circular por las vías que la conforman.

VIII

(47) La regulación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, en los términos propuestos por el proyecto normativo, se justifica por la configuración de la trama urbana de la zona de Plaza Elíptica que dificulta la ventilación natural de la zona, lo que, unido a la A-42 como vía de alta capacidad, con una generación elevada de contaminantes por el tráfico rodado, genera niveles locales de elevada contaminación.

La principal fuente emisora de contaminantes en el ámbito territorial de la Plaza de Fernández Ladreda y la zona próxima, conocida como Plaza Elíptica, es el tráfico rodado, ya que se encuentra en una intersección clave que conecta varias vías principales y especialmente la A-42 hacia Toledo, que supone un flujo constante de tráfico que ha generado el incumplimiento de los valores límite legislados de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno como se ha puesto de manifiesto en la serie histórica de los valores registrados por la estación de Plaza Elíptica incumpliéndose el valor límite anual entre 2010 y 2021, ambos inclusive, y el valor límite horario entre 2010 y 2019 ambos incluidos.

El área delimitada en la ZBEDEP Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha experimentado los niveles más elevados de dióxido de nitrógeno.

Si se analizan los "valores medios anuales de NO_2" registrados en la estación de Plaza Elíptica durante el periodo 2010-2025 se comprueba que se han superado los 40 µg/m³ establecidos en la Directiva 2008/50/CE y en la vigente normativa estatal de calidad del aire de 2010 a 2021:

Valor límite anual NO_2 (µg/m³): 40 µg/m³

AÑO	VALOR ANUAL NO_2	AÑO	VALOR ANUAL NO_2
2010	68	2018	53
2011	63	2019	53

AÑO	VALOR ANUAL NO_2	AÑO	VALOR ANUAL NO_2
2012	57	2020	41
2013	54	2021	41
2014	53	2022	40
2015	58	2023	36
2016	56	2024	31
2017	59	2025	32

Si se analizan las "superaciones del valor horario de NO_2" registrados en la estación de Plaza Elíptica durante el periodo 2010-2025 se comprueba que se han superado los 200 µg/m³ más de 18 horas, valor límite horario establecido en la Directiva 2008/50 y en la vigente normativa estatal de calidad del aire, durante los años 2010 a 2019:

Número de valores horarios > 200 µg/m³ NO_2. Límite: 18 horas

AÑO	VALORES HORARIOS NO_2	AÑO	VALORES HORARIOS NO_2
2010	76	2018	33
2011	103	2019	47
2012	48	2020	5
2013	37	2021	1
2014	27	2022	0
2015	64	2023	0
2016	46	2024	0
2017	88	2025	0

(48) La evolución del valor acumulado mensual de NO_2 en Plaza Elíptica (2018-2025) permite comprobar que, pese a la mejora lograda gracias a la regulación e implantación efectiva de la ZBEDEP Plaza Elíptica, la citada zona sigue sufriendo valores elevados de contaminación por dióxido de nitrógeno:

MES	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	Valor límite anual 40 µg/m³							
ENERO	67	78	60	49	63	43	36	40
FEBRERO	67	80	59	44	60	47	34	42
MARZO	57	73	49	43	56	42	32	39
ABRIL	54	67	42	41	49	39	32	36
MAYO	52	62	38	39	45	37	30	33
JUNIO	51	59	36	38	42	36	29	33
JULIO	49	57	37	37	42	36	29	31
AGOSTO	49	56	38	37	41	35	29	31
SEPTIEMBRE	51	55	39	38	40	35	24	31
OCTUBRE	51	55	40	39	40	35	28	31
NOVIEMBRE	51	54	41	40	40	35	29	31
DICIEMBRE (MEDIA ANUAL)	53	53	41	41	40	36	31	32

(49) En 2025 se ha registrado en la estación de Plaza Elíptica una concentración media anual de 32 µg/m³ de dióxido de nitrógeno, lo que supone un empeoramiento respecto de los 31 µg/m³, de 2024, y acredita que la regulación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, en los términos contenidos en esta ordenanza, resulta necesaria para mantener y consolidar el cumplimiento, y no incumplir, antes del 11 de diciembre de 2026, los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados para la protección de la salud humana en el cuadro 2 de la sección 1 del anexo I de la Directiva 2024/2881, así como para avanzar en el cumplimiento del valor límite de 20 µg/m³ de dióxido de nitrógeno, que conforme a lo previsto en el cuadro 1 de la sección 1 del anexo I de la Directiva 2024/2881 debe cumplirse, a más tardar, el 1 de enero de 2030, y del valor de 10 µg/m³ recomendado para dicho contaminante por las directrices de la Organización Mundial de la Salud de septiembre de 2021.

(50) Por ello, el ámbito territorial incluido en la ZBEDEP Plaza Elíptica constituye un "punto crítico de contaminación atmosférica" en los términos previstos en el apartado 27 del artículo 4 de la Directiva (UE) 2024/2881, en tanto que *"ubicaciones dentro de una zona con las concentraciones más elevadas a las que es probable que la población esté expuesta directa o indirectamente durante un período significativo en relación con el período de cálculo de la media de los valores límite o valores objetivo, también cuando el nivel de contaminación esté fuertemente influido por las emisiones procedentes de fuentes de contaminación intensa, como carreteras cercanas congestionadas y de tráfico denso"*.

Mediante la redacción que la presente ordenanza da al artículo 24.2 de la OMS se regula la ZBEDEP Plaza Elíptica, circunscrita al ámbito territorial del punto más crítico de contaminación atmosférica de la ciudad de Madrid, en términos del artículo 4.27 de la Directiva 2027/2881, por tratarse de la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido los perores registros de contaminación del aire por dióxido de nitrógeno de toda la ciudad de Madrid, reproduciendo la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", exceptuando los vehículos clasificados como históricos conforme a la normativa nacional y los conducidos por o empleados para transportar a personas con movilidad reducida que sean titulares y empleen reglamentariamente la TEPMR, que ya resulta aplicable en virtud del artículo 21 de la OMS, firme, que regula Madrid ZBE, incluyendo en el ámbito territorial de la ZBEDEP el tramo de la A-42 situado bajo la Plaza de Fernández Ladreda.

(51) Como consecuencia de la introducción de mejoras de técnica normativa y de la finalización de los plazos transitorios contemplados en el artículo 24, se modifica la redacción del artículo 24 y del anexo IV, relativos a la ZBEDEP Plaza Elíptica, suprimiendo la regulación que estuvo vigente hasta el 31 de diciembre de 2024 y por la que se adelantó en dicha ZBEDEP la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", manteniendo inalterada la regulación sustantiva actualmente vigente.

(52) Por tanto, se mantiene la regulación sustantiva de la ZBEDEP Plaza Elíptica, que afecta exclusivamente a los vehículos con clasificación ambiental "A" por ser los que más contaminan atendiendo a su potencial contaminante, en aplicación del artículo 14.3 de la LCC en relación con el anexo II E) 2 e) del Reglamento General de Vehículos aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre (en adelante, RGV).

(53) Desde la entrada en vigor del artículo 2 l) de la LCC, el 22 de mayo de 2021, que positiviza el principio de no regresión medioambiental en los términos de la jurisprudencia consolidada del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (en adelante, TJUE), definido por el apartado III del preámbulo de la citada Ley como *"aquel en virtud del cual la normativa, la actividad de las Administraciones Públicas y la práctica jurisdiccional no pueden implicar una rebaja o un retroceso cuantitativo ni cualitativo respecto de los niveles de protección ambiental existentes en cada momento"*, la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes para reducir la contaminación por dióxido de nitrógeno se convirtió en un estándar de protección de la calidad del aire que no puede ser rebajado.

(54) Por tanto, la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", que deviene firme desde la aprobación de la OMS en 2018, en la vigente redacción del artículo 21 de la OMS que no se ha visto afectada por la sentencia n.º 405/2024 del TSJM, es firme y constituye el estándar de protección de las personas y el medio ambiente urbano que no puede ser rebajado.

(55) La regulación de la ZBEDEP Plaza Elíptica resulta racional, necesaria, imprescindible y proporcional para satisfacer dichas razones imperiosas de interés general garantía del derecho a la vida y a la integridad física, y de la protección de la salud pública, así como el derecho a un medio ambiente urbano adecuado para el desarrollo de la persona, la protección de los derechos, la seguridad y la salud de las personas consumidoras, de las personas destinatarias de servicios y de las personas trabajadoras, la protección del medio ambiente y del entorno urbano, estableciendo las medidas absolutamente imprescindibles, las menos restrictivas de los derechos individuales y las menores obligaciones posibles para lograr la eficaz protección del derecho fundamental a la vida y a la integridad física de las personas y del derecho constitucional a la salud de las personas.

(56) Se satisface el principio de necesidad porque: Plaza Elíptica constituye un "punto crítico de contaminación atmosférica" y porque los vehículos con clasificación ambiental "A" suponen un relevante impacto sobre las emisiones en la ciudad de Madrid, al contaminar 30 veces más que un vehículo ECO conforme a la relación de contaminación según el inventario de emisiones, y consecuentemente tiene un mayor y más relevante perjuicio sobre la salud pública, la calidad de aire y el medio ambiente urbano.

(57) Se satisface el principio de proporcionalidad porque:

a) Se establece la mínima restricción posible, circunscrita a los vehículos más contaminantes conforme a la normativa estatal de tráfico, industria y calidad del aire.

b) Es más proporcional restringir la circulación a un vehículo con clasificación ambiental "A" que a 30 vehículos ECO.

c) Se trata, conforme al anexo II E) del Reglamento General de Vehículos de vehículos que en 2025 tienen una antigüedad mínima de 19 años, en el caso de los turismos y furgonetas ligeras diésel, de los vehículos de más de 8 plazas tanto gasolina como diésel y de los vehículos pesados, o de 24 años en el caso de los turismos y furgonetas ligeras de gasolina.

Los turismos con clasificación ambiental "A" (turismos sin etiqueta ambiental) son aquellos diésel anteriores al año 2006 y gasolina anteriores al 2001, esto significa que a partir del 1 de enero de 2026 estos vehículos tendrán más de 20 años en el caso de los diésel y más de 25 años en el caso de los gasolina, es decir, más del doble de la edad media según el Estudio del parque circulante de la Ciudad de Madrid. Año 2024).

IX

(58) En lo relativo a las restricciones por razones imperiosas de interés general de protección del derecho fundamental a la vida y a la integridad física, y los derechos constitucionales a la salud humana y a un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona:

a) La regulación de las zonas de bajas emisiones posibilita el cumplimiento de la más relevante y principal obligación de la totalidad de los poderes públicos ejecutivo, legislativo y judicial, que no es otra que la protección y salvaguardia del derecho fundamental a la vida y a la integridad física, elementos constitutivos e indisolublemente garantes de la dignidad de la persona y fundamento indispensable para la eficacia real de la totalidad de los derechos inviolables que le son inherentes que, además, posibilitan los derechos constitucionales a la salud humana y del derecho a un medio ambiente urbano adecuado para el desarrollo de la persona.

Todos ellos conforman bienes jurídicos sujetos a la máxima protección otorgada por nuestra Constitución y el resto del ordenamiento jurídico, y sirven de corolario para la totalidad del resto de derechos fundamentales y del resto de derechos individuales, que garantizan la dignidad de la persona y sus derechos inviolables.

b) El derecho constitucional a la salud, y el derecho a un medio ambiente urbano adecuado para el desarrollo de la persona del artículo 45.1 de la Constitución, posibilita la dignidad de la persona y materializa el libre desarrollo de su personalidad, y fundamentan el orden político y la paz social como establece el artículo 10.1 de la CE.

c) La regulación de las ZBEDEP posibilita el ejercicio efectivo de los derechos individuales de forma compatible con la protección de la salud, la integridad física de las personas, a través de las medidas para la mejora de la calidad de aire y la protección del medio ambiente urbano.

(59) En lo relativo a las restricciones reguladas por razones imperiosas de interés general de ordenación del uso del espacio público, es preciso destacar que uso del valioso y limitado espacio público urbano supone una de las más relevantes formas de convivencia social y cívica de la ciudadanía, en el que debe garantizarse que el ejercicio de derechos y libertades, el desarrollo de actividades sociales, económicas, culturales, de progreso social y técnico, se desarrolle de forma plenamente compatible con la protección del derecho a la vida, a la integridad física y a la salud de las personas, de forma medioambiental y energéticamente sostenible para proteger el medio ambiente urbano que configura las condiciones de vida de las personas que habitan o visitan nuestra ciudad.

X

(60) El segundo gran objetivo de esta ordenanza es lograr la ordenación racional del espacio, armonizando la necesidad de dotación de estacionamiento para los vehículos de las personas residentes con la necesaria

rotación del estacionamiento en la banda de estacionamiento de la vía pública, mediante la ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (en adelante, AER), sujeta a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER).

(61) El SER se ha implantado en 55 de los 131 barrios de la ciudad de Madrid. Desde enero de 2020, se ha extendido a 15 barrios nuevos de cinco distritos a petición de las personas residentes. El Ayuntamiento ha creado 36.664 plazas en los distritos de Moncloa-Aravaca (1.720 plazas), Latina (5.789), Ciudad Lineal (19.131), Carabanchel (465) y Usera (9.559), de las que 34.467 plazas son de uso preferente para personas residentes y 2.197 de rotación.

(62) La modificación de la OMS operada por esta ordenanza en materia de regulación del SER tiene por objeto racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

La implantación efectiva del SER en las zonas, barrios y distritos contemplados en la disposición transitoria quinta deberá llevarse a cabo antes de 2029 respecto de las zonas que ya se incluyeron en la redacción dada a la referida disposición transitoria mediante la Ordenanza 10/2021 y antes de 31 de diciembre de 2035 respecto de las zonas que se incorporan al AER mediante la presente ordenanza.

Para ello, resulta necesario modificar la OMS mediante la presente ordenanza con objeto de modificar el anexo I que regula el Área de Estacionamiento Regulado (AER), así como para modificar la disposición transitoria quinta de la OMS para incluir los barrios y zonas de barrios que se incorporan al AER.

(63) Por otro lado, se modifica el artículo 49 de la OMS para añadir un nuevo apartado 10, con el objeto de posibilitar, con carácter temporal y por el tiempo concreto e imprescindible para satisfacer el motivo de interés general habilitante, la ampliación del horario del SER en determinadas zonas del AER con alta demanda de estacionamiento debida a la concentración de actividad comercial, cultural, deportiva o de ocio, mediante la regulación de un horario extendido que, como máximo, ampliaría el horario general del SER, regulado en el artículo 49.5, desde las nueve hasta las seis horas del día siguiente en días laborables o festivos.

Dicha regulación, satisface racional y proporcionalmente la necesidad de resolver los problemas derivados de la elevada demanda de uso de plazas en la banda de estacionamiento de determinadas zonas y calles del AER, más allá del horario general de estacionamiento regulado, para hacer efectiva la preferencia de uso de las plazas verdes por las personas residentes mediante la ampliación, con carácter temporal del horario regulado por el tiempo que resulte imprescindible para satisfacer el motivo de interés general habilitante.

XI

(64) Al objeto de satisfacer el tercer gran objetivo de esta norma, la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida (PMR), se garantiza el derecho de las personas titulares de TEPMR a circular por las vías públicas de todas las ZBEs de la ciudad mediante las siguientes modificaciones:

1.°) Se modifica el artículo 23 y el anexo III de la OMS para concretar el derecho de las personas con movilidad reducida titulares de la TEPMR para circular por las vías públicas de la ZBEDEP Distrito Centro.

2.°) Se modifica el artículo 24 y el anexo IV de la OMS para concretar el derecho de las personas con movilidad reducida titulares de la TEPMR para circular por las vías públicas de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

3.°) Se modifica el anexo VI para introducir la definición de *"vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de TEPMR"*, elevando con ello a la OMS la interpretación realizada por la Junta

de Gobierno mediante Acuerdo de 19 de diciembre de 2024 por el que se interpreta dicho concepto como *"aquellos vehículos que, en cada caso, satisfagan de forma efectiva las necesidades subjetivas de movilidad de las personas titulares de la Tarjeta especial para el estacionamiento de vehículos de personas con movilidad reducida (TEPMR)"*.

4.°) Se reducen cargas administrativas para las personas con movilidad reducida, mediante la unificación en un único trámite del alta en los sistemas de gestión de todas las ZBEs de la ciudad de Madrid tanto de la persona con movilidad reducida, su TEPMR y el vehículo que desee conducir, o que desee que se emplee para su transporte.

5.°) Para facilitar que las personas con movilidad reducida puedan comunicar al Ayuntamiento el vehículo que vayan a conducir, o que vayan a emplear en su transporte, la ordenanza regula las gestiones telemáticas de las personas titulares de la TEPMR, sin perjuicio del resto de formas de gestión.

XII

(65) Esta ordenanza es coherente con la realidad de los hechos que regula y con los problemas que pretende resolver, cuya existencia real es objetiva, de forma que la ordenanza no solo es coherente la realidad que integra su presupuesto, sino que también lo es con los criterios generales de las normas legales que obligan a la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica: los artículos 7 g), 18 y 76 z3) de la LTSV, los artículos 4.2, 5.3 segundo párrafo, 9.2, 9.4 primer párrafo y 16.4 segundo y tercer párrafos de la LCA, el artículo 14.3 de la Ley 7/2021 de cambio climático y los artículos 3, 5, 14 y 15 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

(66) La presente ordenanza satisface los principios de buena regulación legalmente exigidos por el artículo 129 de la LPAC:

(67) 1. En virtud del principio de necesidad del artículo 129 apartados 1 y 2 de la LPAC, la aprobación de esta ordenanza resulta el instrumento jurídico imprescindible para lograr la consecución de las razones de interés general que motivan su aprobación: la protección de derecho fundamental a la vida y a la integridad física y del derecho constitucional a la salud mediante la conservación, protección y mejora de un medio ambiente urbano adecuado para su propia vida y para el desarrollo de la persona en condiciones adecuadas de salud pública; la garantía de los derechos de las personas con movilidad reducida; la ordenación racional del espacio público, armonizando la necesidad de dotación de estacionamiento para los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación del estacionamiento en la banda de estacionamiento de la vía pública; y el resto de intereses generales previamente expuestos, que únicamente pueden ser alcanzados en el ámbito competencial mediante una disposición de carácter general con forma de ordenanza municipal.

(68) 2. De acuerdo con el principio de eficacia, del artículo 129.2 de la LPAC, esta ordenanza contiene la regulación imprescindible para alcanzar los objetivos propuestos, la regulación indispensable para garantizar el derecho fundamental a la vida y el derecho constitucional a la salud de las personas de forma equilibradamente compatible con la armonización de los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos, la mejora de la calidad del aire y la protección del medio ambiente urbano, garantizando la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, constituyendo el instrumento más adecuado para garantizar la consecución de los citados objetivos.

El hecho de que la regulación de las ZBEs introducida en la OMS por la Ordenanza 10/2021 haya permitido lograr el cumplimiento de los valores límite establecidos por la Directiva 2008/50/CE, permite acreditar que la regulación de esta ordenanza satisface el principio de eficacia, y justifica la necesidad de aprobación de esta ordenanza para mantener la eficiente satisfacción de las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano lograda.

(69) 3. La presente ordenanza da cumplimiento al principio de seguridad jurídica, en los términos exigidos por el artículo 129 apartados 1 y 4 de la LPAC, al ajustarse y desarrollar en el ámbito de las competencias municipales la normativa comunitaria, estatal y autonómica, de forma plenamente coherente con el resto del ordenamiento jurídico

autonómico, nacional y de la Unión Europea, generando con ello un marco normativo estable que garantiza la protección de la salud humana y la mejora de la calidad del aire de acuerdo con la normativa nacional actualmente vigente, y que permite avanzar en el cumplimiento de los nuevos valores límite de dióxido de nitrógeno regulados por la Directiva (UE) 2024/2881 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, sobre la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, pendiente de transposición al ordenamiento jurídico nacional.

Con la reforma propuesta se completa y perfecciona la regulación de la OMS, generando un marco normativo preciso, claro, cierto, predecible y estable, pero dotado a la vez de la imprescindible flexibilidad para ofrecer en su aplicación una solución adecuada a los desafíos presentes y futuros de la movilidad urbana sostenible.

(70) 4. Por otro lado la presente ordenanza satisface el principio de proporcionalidad porque contiene la regulación imprescindible para alcanzar los objetivos y razones imperiosas de interés general propuestos, sin que existan otras medidas menos restrictivas de derechos, o que impongan menos obligaciones a las personas destinatarias para satisfacer dichos objetivos e intereses generales.

(71) El Ayuntamiento de Madrid viene adoptando desde 2007, y especialmente desde 2015, una amplia y heterogénea pluralidad de medidas de fomento, concienciación, de subvenciones, de inclusión de la sostenibilidad medioambiental y la mejora de la calidad del aire en la ordenación del uso del espacio público, integrando la progresiva reducción de los riesgos sobre la salud humana y el medio ambiente relacionados con la contaminación atmosférica en materia de dióxido de nitrógeno tanto en las políticas municipales como en las decisiones de gobierno en materia de inversión y planificación.

(72) En este sentido, deben tomarse en consideración la totalidad de las medidas de mejora de la calidad del aire y de reducción del dióxido de nitrógeno adoptadas por el Ayuntamiento de Madrid desde 2007, en virtud de los distintos instrumentos de planificación en materia de calidad del aire del Ayuntamiento de Madrid, especialmente el Proyecto de las ZBEDEP aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de 23 de octubre de 2025 (BOCM de 4 de noviembre de 2025), el Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017), y la Estrategia de sostenibilidad medioambiental "Madrid 360", y del Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360, que se consideran a efectos justificativos del análisis de las alternativas regulatorias analizadas y de la constatación de que no existen otras medidas menos restrictivas de derechos, o que impongan menos obligaciones a las personas destinatarias que las reguladas en esta ordenanza porque no son meros antecedentes sino que constituyen medidas específicamente planificadas e implementadas con objeto de dar cumplimiento a la obligación de cumplir los valores límite del contaminante dióxido de nitrógeno impuestos por las sucesivas directivas de calidad del aire, previamente citadas, y porque todas esas medidas han evitado y evitan la necesidad de adoptar restricciones más intensas a la circulación de vehículos a motor.

(73) Además, el limitado ámbito territorial de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica como la regulación de las restricciones a la circulación de vehículos a motor se circunscriben a las que resultan estrictamente necesarias para lograr la satisfacción de los objetivos y de las razones imperiosas de interés general de protección de la vida, la integridad física, la salud humana y el medio ambiente, en ambas ZBEDEP, y de la ordenación racional y armonizada del uso del espacio público municipal en el caso de la ZBEDEP Distrito Centro, acreditan el cumplimiento del principio de proporcionalidad.

(74) 5. Esta ordenanza satisface el principio de transparencia, en los términos exigidos por el artículo 129.5 de la LPAC, al definir claramente en su preámbulo los objetivos de las iniciativas normativas y su justificación, posibilitando con ello que las personas potenciales destinatarias tengan una participación activa en su elaboración.

En el procedimiento de elaboración, tramitación y aprobación de esta ordenanza se ha garantizado de forma efectiva los principios de transparencia y participación en los asuntos públicos, incluyendo los trámites de consulta pública previa e información pública, para asegurar la transparencia y participación tanto de la ciudadanía en general como de los colectivos y sectores vinculados a la movilidad en particular, siendo su texto el resultado de una amplia e intensa participación de la ciudadanía y de los sectores implicados dando, con ello, cumplimiento a lo previsto en

los artículos 83, 129.5 y 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (en adelante LPAC), el artículo 48.3 a) de la LCREM de aplicación preferente sobre los artículos 49 b) y 127.1 a) de la LBRL, el artículo 99 b) de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), los artículos 3.2 a), 16 y 18.1 d) de 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 y los artículos 51.3 a) y 60.1 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid.

Se ha garantizado la participación de los ciudadanos en el procedimiento de elaboración de la presente ordenanza mediante la consulta pública previa, acordada por la Junta de Gobierno el 3 de octubre de 2024, y el sometimiento del proyecto normativo a información pública, acordada por la Junta de Gobierno de 11 de diciembre de 2025 (BOCM y BOAM de 15 de diciembre), conforme al procedimiento legalmente previsto en los artículos 129.5 y 133 de la LPAC y 48.3 a) de la LCREM.

(75) 6. La ordenanza satisface el principio de eficiencia, en los términos exigidos por el artículo 129.6 de la LPAC, en la medida en que solo recoge aquellas cargas o restricciones estrictamente necesarias para cumplir las razones de interés general que la motivan, imponiendo el menor número posible de aquellas y de la forma menos restrictiva para los derechos de las personas, evitando cargas administrativas innecesarias y accesorias, así como simplificando y racionalizando la gestión administrativa de los recursos públicos empleados para ello.

En este sentido, la regulación de las ZBEDEP obedece al principio de eficiencia porque:

a) evita cargas accesorias e innecesarias en materia de gestión del alta de los vehículos en el Sistema de Gestión municipal de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, asumiéndose íntegramente la gestión de aquellas altas y autorizaciones que puedan tramitarse mediante la consulta de las matrículas a las bases de datos del Ministerio del Interior del Gobierno de España;

b) racionaliza la gestión de los servicios públicos municipales mediante la tramitación telemática de las altas y autorizaciones de circulación de vehículos por las vías públicas urbanas de las ZBEDEP.

Por otro lado, la ordenanza racionaliza el uso del espacio público municipal tanto del centro de la ciudad, mediante la ZBEDEP Distrito Centro, como del espacio destinado a estacionamiento en la banda de estacionamiento de aquellas vías públicas municipales, barrios y zonas de los mismos que se incorporan al AER para lograr la necesaria rotación en su uso.

(76) 7. En cuanto al análisis coste/beneficio, la evaluación de impacto de la presente ordenanza, partiendo del análisis de la Comisión Europea respecto de la Directiva 2024/2881, indica que una mayor reducción de la contaminación atmosférica redundará en unos beneficios socioeconómicos netos adicionales, y que los beneficios monetizados que se calcula obtener en los ámbitos de la salud y el medio ambiente superan de manera significativa los costes previstos de la aplicación.

(77) 8. La ordenanza satisface, por último, las exigencias de los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera, en los términos exigidos por el artículo 129.7 de la LPAC, al condicionar en el penúltimo apartado de este preámbulo toda aplicación de la misma, que afecte a los gastos o ingresos municipales al estricto cumplimiento de las exigencias de los citados principios en los términos constitucional y legalmente establecidos por el artículo 135 de la CE y la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera.

Asimismo, la aprobación de la presente ordenanza se ha precedido de la cuantificación de los gastos e ingresos públicos y sus repercusiones y efectos mediante el análisis del impacto presupuestario.

XIII

(78) En lo referente a la estructura, esta ordenanza consta de: un artículo único que regula las modificaciones de la OMS; una disposición adicional sobre lenguaje no sexista; una disposición transitoria sobre los procedimientos en tramitación; una disposición derogatoria única; y tres disposiciones finales que regulan, respectivamente, los títulos competenciales ejercidos en su aprobación, la habilitación para su interpretación y desarrollo, y su publicación, entrada en vigor y comunicación al Pleno.

XIV

(79) Las principales modificaciones operadas por esta ordenanza en la estructura de la OMS son las siguientes:

a) Se modifica el artículo 16.1 de la OMS para reordenar la regulación de los sistemas de control de las restricciones de circulación de las zonas de bajas emisiones, que incluyen Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

b) Se modifica el artículo 19 de la OMS para regular la señalización de los "ámbitos delimitados", que se refiere tanto a las zonas de bajas emisiones, como al AER, a las Zonas 30 y a otros ámbitos sujetos con carácter permanente o temporal a una misma y determinada ordenación.

c) Se modifican los apartados 5 a 7, 10 y 11 del artículo 22 de la OMS para regular los aspectos esenciales de las ZBEDEP: estableciendo la obligación de señalización conforme a la normativa estatal (apartado 5), regulando los requisitos generales y específicos de circulación en las vías públicas urbanas de las ZBEDEP de acuerdo con la redacción dada por esta ordenanza (apartado 6); regulando la consecuencia jurídica del incumplimiento sobrevenido de los requisitos reglamentariamente exigidos para circular por las vías públicas urbanas de una concreta ZBEDEP (apartado 7); la forma de control de la circulación por las ZBEDEP (apartado 10) y la tipificación como infracción de tráfico del incumplimiento de las obligaciones, limitaciones y prohibiciones en materia de circulación, velocidad y estacionamiento conforme a la LTSV, garantizando el principio de legalidad en el ejercicio de la potestad sancionadora (apartado 11).

d) Como consecuencia de la introducción de mejoras de técnica normativa y de la finalización de los plazos transitorios contemplados en la disposición transitoria tercera, se modifica la redacción del artículo 23 y del anexo III y se deja sin contenido la referida transitoria tercera, actualizando y simplificando la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro.

e) Como consecuencia de la introducción de mejoras de técnica normativa y de la finalización de los plazos transitorios contemplados en el artículo 24, se modifica la redacción del artículo 24 y del anexo IV, relativos a la ZBEDEP Plaza Elíptica.

f) Se modifican los artículos 21.6, 23.4 y 24.4 de la OMS para adaptar la tipificación del incumplimiento de las restricciones de circulación de las ZBE de la ciudad de Madrid, Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica respectivamente, al artículo 76 z3) de la LTSV, que fue aprobado con posterioridad a la aprobación Ordenanza 10/2021 mediante el artículo único apartado veintitrés de la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la que se modifica la LTSV en materia del permiso y licencia de conducción por puntos, vigente desde el 21 de marzo de 2022.

g) Se modifica el artículo 49, para añadir un nuevo apartado 10, que introduce la posibilidad de ampliar el horario del SER, con carácter temporal y por el tiempo concreto e imprescindible para satisfacer el motivo de interés general habilitante, en determinadas zonas del AER con alta demanda de estacionamiento debida a la concentración de actividad comercial, cultural, deportiva, de ocio o turismo.

h) Se modifica el artículo 52.2 c) de la OMS atendiendo a razones de técnica normativa, dividiéndolo en dos párrafos para distinguir el tiempo máximo autorizado de duración del estacionamiento en las plazas verdes, en las plazas azules y en las plazas de los ámbitos diferenciados disuasorio (ADD) y hospitalario (ADHOS), del tiempo máximo autorizado en las plazas de alta rotación.

i) Atendiendo a razones de técnica normativa se refuerza la motivación de la regulación de los apartados a) y b) del artículo 181.1 de la OMS, al objeto de concretar las razones imperiosas de interés general que justifican la circulación de camiones de más de dieciocho toneladas dentro del perímetro formado por la M-30 y de camiones de más de doce toneladas por el interior de la ZBEDEP Distrito Centro.

j) Atendiendo igualmente a razones de técnica normativa, se modifica el apartado primero del artículo 189 de la OMS, al objeto de simplificar la redacción, mejorando la comprensión y eliminando equívocos, ambigüedades, elementos superfluos y redundantes, suprimiendo con ello las dudas interpretativas que pudiera suscitar el precepto. Teniendo lo anterior en cuenta y siguiendo las recomendaciones de la Real Academia de la Lengua Española, procede la supresión del término "exclusivamente" y "de la ciudad de Madrid", que generan confusión, redundancias improcedentes y no aportan valor alguno al precepto, sino que su significado se encuentra implícito en el propio contexto. Como resultado de ello, se obtiene una redacción más clara, sencilla y precisa del apartado citado.

k) Como consecuencia de la extinción de los plazos previstos en la redacción dada en 2021 a la disposición transitoria tercera de la OMS, se modifica el segundo párrafo del artículo 199.4 y se deja sin contenido la propia disposición transitoria tercera de la OMS.

l) Se modifica la disposición transitoria quinta, manteniendo como apartado primero el contenido previo y firme dado por la Ordenanza 10/2021, una vez suprimidos aquellos barrios y zonas en los que se ha producido la implantación efectiva del SER, y se adiciona un nuevo y segundo apartado, que recoge los barrios y zonas que se incorporan al Área de Estacionamiento Regulado (AER) como consecuencia de la aprobación de esta ordenanza.

m) La redacción de la disposición transitoria sexta de la OMS se modifica para introducir la aplicación al Distrito Centro, como ámbito territorial de organización municipal, y a la ZBEDEP Distrito Centro, de la condición recogida en el artículo 48.2 b) 2.º) de la OMS de que no exista banda de estacionamiento para que sea posible el estacionamiento sobre aceras de ciclomotores, motocicletas y vehículos de tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, por razones imperiosas de interés general de seguridad vial de los peatones y de protección del patrimonio municipal de las aceras y espacios estanciales reservados al uso peatonal del centro histórico de la ciudad y porque en las vías públicas se ha completado la implantación del número suficiente de reservas específicas para este tipo de vehículos.

n) Asimismo se modifica el anexo I para regular las zonas y barrios que se incorporan al Área de Estacionamiento Regulado (AER) como consecuencia de la aprobación de esta ordenanza.

o) Como consecuencia de la extinción de los plazos transitorios de la ZBEDEP Distrito Centro y la subsiguiente perdida de contenido de la disposición transitoria 3.ª de la OMS, se modifica el anexo III, simplificando y perfeccionando su redacción que se adecúa a la redacción dada por esta ordenanza al artículo 23 de la OMS, así como facilitándose la gestión de las altas y modificaciones en el sistema municipal de gestión de la TEPMR y el vehículo asociado a ella por las personas con movilidad reducida titulares de la TEPMR.

p) Atendiendo a razones de técnica normativa se simplifica la redacción del anexo IV, suprimiendo aquellos contenidos que resultaron aplicables hasta las 23:59 horas del 31 de diciembre de 2024, y se perfecciona su redacción adecuándose a la nueva redacción dada por esta ordenanza al artículo 24 de la OMS, así como facilitándose la gestión de las altas y modificaciones en el sistema municipal de gestión de la TEPMR y el vehículo asociado a ella por las personas con movilidad reducida titulares de la TEPMR.

q) Como consecuencia de los cambios normativos producidos en el ordenamiento comunitario en materia de calidad del aire y nacional de tráfico se modifica el anexo V para actualizar la referencia normativa de la Directiva de Calidad del Aire y del Reglamento de Vehículos Históricos en los respectivos acrónimos, para actualizar la referencia al acrónimo del Registro Nacional de Vehículos, así como para introducir los acrónimos de la ZBEDEP PE, la Ley de cambio climático y transición energética, de la Agencia Española de Medicamentos y Productos Sanitarios y la referencia a la Ordenanza 10/2021.

r) Se modifica el anexo VI para introducir la definición de "vehículo especialmente adaptado para ser conducido por o trasladar a personas titulares de TEPMR", al objeto de profundizar y garantizar los derechos de las personas con movilidad reducida.

s) Se añade la disposición adicional quinta para adaptar la OMS a la reciente reforma del artículo 2 del Reglamento General de Vehículos y al contenido de la disposición adicional única del Real Decreto 52/2026, de 28 de enero, por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, para regular que todas las referencias contenidas en la OMS al Registro General de Vehículos y al Registro de Vehículos de la DGT se entienden realizadas al Registro Nacional de Vehículos.

XV

(80) Con la reforma operada por la presente ordenanza se mantiene inalterado el número de artículos de la OMS, tras la reforma operada en septiembre de 2021, pero se modifica la estructura para incorporar una nueva disposición adicional, la quinta, que regula las referencias al Registro Nacional de Vehículos. Por tanto, tras la aprobación de esta ordenanza la OMS dispone de 245 artículos, 6 disposiciones transitorias, 5 disposiciones adicionales, la disposición derogatoria única, dos disposiciones finales y 7 anexos.

XVI

(81) De conformidad con lo previsto en los artículos 135 de la CE, 129.7 de la LPAC y 7 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera (en adelante, LOEP), toda aplicación de la presente ordenanza que afecte a los gastos o ingresos municipales se supedita al estricto cumplimiento de las exigencias de los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera, en los términos establecidos en la LOEP y el Real Decreto 1463/2007, de 2 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo de la Ley de Estabilidad Presupuestaria en su aplicación a las Entidades Locales.

XVII

(82) La presente ordenanza se aprueba en ejercicio de la potestad reglamentaria legalmente atribuida al Ayuntamiento de Madrid por el artículo 128.1 de la LPAC, 11.1 d) de la LCREM, el artículo 4.1 a) de la de la Ley 7/1985, de 2 de abril, de Bases del Régimen Local (en adelante, LBRL) y el artículo 55 del Texto Refundido las Disposiciones Legales en Materia de Régimen Local, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 781/1996, de 18 de abril, en relación con el artículo 7 b) de la LTSV.

Se trata de una ordenanza de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial y ordenación de la movilidad, aprobada al amparo de lo dispuesto en los artículos 38 a 45 de la Ley 22/2006, de 2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid, el artículo 25.2 g) de la LBRL y el artículo 7 del Texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

(83) La regulación de las ZBEDEP se adopta en ejercicio complementario de los siguientes títulos competenciales, que se ejercen de forma subordinada e indirecta a los títulos competenciales de tráfico, circulación y estacionamiento de vehículos, seguridad vial, movilidad y ordenación de uso de las vías y espacios públicos ejercidos de forma principal y directa: la protección de la salubridad pública, conforme al 25.2 j) de la LBRL el artículo 42.3 a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad; la protección del medio ambiente urbano conforme al 25.2 b) de la LBRL y los artículos 5.3 y 16.4 de la LCA; en materia de zonas de bajas emisiones, conforme al artículo 14.3 a) de la LCC; y los principios y objetivos de movilidad urbana, conforme a los artículos 99 y 100 de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.

Rectificados errores en preámbulo BO. Ayuntamiento de Madrid 07/05/2026 núm. 10121 pág. 10-15.

Artículo único. *Modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018.*

Se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, en los siguientes términos.

Uno.- En el artículo 16, se modifica la letra c) y se añade una nueva letra d) al apartado 1, que quedan redactadas en los siguientes términos:

"c) Los sistemas automatizados de vigilancia del tráfico para el control del cumplimiento de la normativa de tráfico, circulación y seguridad vial, y del resto de normativa determinada en el artículo 15.1 atendiendo a los específicos medios técnicos de control empleados.

d) Los sistemas automatizados de vigilancia del tráfico para el control de las infracciones de tráfico, incluyendo el control del incumplimiento de las restricciones de circulación de las zonas de bajas emisiones, que incluyen Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP)".

Dos.- El artículo 19 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 19. *Señalización en ámbitos delimitados.*

Con carácter general, las señales preceptivas colocadas en los accesos a M-30, a Madrid Zona de Bajas Emisiones (MZBE), a las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP), al Área de Estacionamiento Regulado (AER), a las Zonas 30 y a otros ámbitos u ordenaciones permanentes o temporales rigen para la totalidad de tales ámbitos, excepto cuando exista una señalización específica para un tramo o vía en su interior".

Tres.- En el artículo 21, se modifica el apartado 6, que queda redactado en los siguientes términos:

"6. El incumplimiento de las restricciones de circulación de Madrid ZBE reguladas en el presente artículo constituye infracción grave de tráfico, legalmente tipificada por el artículo 76 z3) de la LTSV y sancionada por los artículos 80.1 y 81 de la LTSV".

Cuatro.- En el artículo 22, se modifican los apartados 5, 6, 7, 10 y 11, que quedan redactados en los siguientes términos:

"5. Las ZBEDEP se identificarán y delimitarán mediante la señalización de Zona de Bajas Emisiones regulada en la normativa estatal.

6. La circulación por las ZBEDEP se somete al obligado cumplimiento de:

a) Con carácter general, los requisitos establecidos en los artículos 21, 25, 35 y 195, las disposiciones transitorias primera y segunda y el anexo II. El incumplimiento de cualquiera de estos requisitos supone la prohibición de circulación por las vías públicas urbanas de toda ZBEDEP.

b) Para circular por las vías públicas urbanas situadas en el interior del perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro, los requisitos específicamente establecidos en los artículos 22, 23, y el anexo III;

c) Para circular por las vías públicas urbanas situadas en el ámbito territorial de la ZBEDEP Plaza Elíptica, los requisitos específicamente establecidos en los artículos 22, 24 y el anexo IV.

7. En el momento en que un vehículo excepcionado con base en los apartados d), e) y f) del artículo 23.3, en los apartados a) y b) del artículo 24.3 o el artículo 22.9, de la prohibición de circulación de una concreta ZBEDEP, deje de cumplir cualquiera de los requisitos en virtud de los cuales resultaba beneficiado de dicha excepción, le será de aplicación la prohibición de circulación de la respectiva ZBEDEP".

"10. El control de la circulación de vehículos a motor por las vías públicas urbanas de las ZBEDEP se realizará por agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, o mediante medios técnicos automatizados del artículo 15.1 como cámaras dotadas de lector OCR y, en su caso, foto-rojos, con sujeción a lo establecido en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales (en adelante, LOPDP).

11. El incumplimiento de las obligaciones, limitaciones y prohibiciones en materia de circulación, velocidad y estacionamiento constituye infracción en materia de tráfico sancionable conforme a lo previsto en los artículos 18, 75 a 77, 80 y 81 de la LTSV".

Cinco.- El artículo 23 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 23. Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro.

1. La ZBEDEP Distrito Centro tiene como finalidad la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la disminución de los efectos negativos del tráfico motorizado a través de las restricciones de circulación y estacionamiento reguladas en esta ordenanza.

2. La ZBEDEP Distrito Centro queda delimitada por las siguientes vías: calle Alberto Aguilera, glorieta de Ruiz Jiménez, calle Carranza, glorieta de Bilbao, calle Sagasta, plaza de Alonso Martínez, calle Génova, plaza de Colón, paseo de Recoletos, plaza de Cibeles, paseo del Prado, plaza de Cánovas del Castillo, plaza del Emperador Carlos V, ronda de Atocha, ronda de Valencia, glorieta de Embajadores, ronda de Toledo, glorieta de la Puerta de Toledo, ronda de Segovia, cuesta de la Vega, calle Mayor, calle Bailén, plaza de España, (lateral continuación de la cuesta de San Vicente), calle Princesa y calle Serrano Jover.

3. La ZBEDEP Distrito Centro se rige por las siguientes normas, que se aplicarán conforme a lo previsto en este artículo, en el artículo 22 y en el anexo III:

a) Se permite la libre circulación de vehículos en todas las calles que componen el perímetro de la ZBEDEP, así como en las calles o tramos de las calles relacionadas en el apartado segundo punto tres del anexo III.

b) Se prohíbe circular por las vías públicas urbanas del interior de la ZBEDEP Distrito Centro exclusivamente para atravesarla, excepto a los vehículos expresamente autorizados para ello en los apartados 3 d), 3 e), 3 f) y en el artículo 22.9.

c) La circulación y el estacionamiento en superficie de vehículos en las calles situadas en el interior del perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro se regula conforme a la combinación de los siguientes dos criterios:

1.° La categoría de clasificación ambiental de los vehículos por su potencial contaminante conforme al Reglamento General de Vehículos (en adelante, RGV), actualmente regulado en el anexo II apartado E del RGV.

A los vehículos que carezcan de clasificación ambiental según su potencial contaminante por no estar inscritos en el RV, como los vehículos con matrículas especiales del Estado (Ejército de Tierra, Ejército del Aire, Marina y Parque Móvil del Estado), matrículas del régimen diplomático (Cuerpo Diplomático, Cuerpo Consular y Organismos Internacionales), o matrículas extranjeras se les aplicará las reglas correspondientes a la clasificación ambiental equivalente que resulte de la ficha técnica del mismo o documento equivalente.

2.° La razón o actividad que motiva la circulación de dichos vehículos por las vías públicas de la ZBEDEP Distrito Centro.

d) Con carácter general, podrán circular por las calles del interior del perímetro de la ZBEDEP y estacionar en superficie en las plazas del SER, en los términos establecidos en el capítulo III del título tercero del libro I, los siguientes vehículos:

1.° Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y los VMP.

2.° Los vehículos con clasificación ambiental CERO emisiones, ECO, C y B, de los que dispongan las personas empadronadas en el ámbito territorial del Distrito Centro en régimen de propiedad, usufructo, *renting*, *leasing*, arrendamiento, retribución en especie o como vehículo de sustitución y de otras personas invitadas por estas, que den cumplimiento a las normas de gestión del anexo III.

3.° Los vehículos turismo con clasificación ambiental CERO emisiones, ECO, C y B, que indiquen las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior del Distrito Centro o se desarrollen en los mercadillos municipales situados en dicha ZBEDEP y los de las personas invitadas por estos, que den cumplimiento a las normas de gestión del anexo III.

4.° Los vehículos con clasificación ambiental CERO emisiones o ECO, sin perjuicio de las restricciones horarias de circulación reguladas en el apartado 3 e) 7.° respecto de los vehículos industriales con clasificación ambiental ECO.

5.° Los vehículos conducidos por, o empleados para transportar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento de vehículos para personas con movilidad reducida (TEPMR) que den cumplimiento a las normas de gestión del anexo III, siempre que:

a) el vehículo figure de alta como autorizado en el sistema de gestión de la ZBEDEP Distrito Centro (en adelante, SGDC) vinculado a una concreta TEPMR. El alta de los vehículos PMR en el sistema de gestión municipal es único para todas las zonas de bajas emisiones de la ciudad de Madrid.

b) el vehículo autorizado exhiba reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1 a) y 9.1 b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1 a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad.

c) y la persona titular de la TEPMR conduzca el vehículo, o sea trasportada en el mismo mientras circule el vehículo haciendo uso de la concreta TEPMR.

6.º Los vehículos de los servicios públicos esenciales, incluyendo los de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Policía municipal y Agentes de Movilidad de la ciudad de Madrid, Fuerzas Armadas, así como los vehículos del resto de los servicios públicos esenciales, incluyendo los de extinción de incendios, protección civil y salvamento, ambulancias, otros servicios de emergencias y grúa municipal, así como los vehículos que utilicen los profesionales del servicio madrileño de salud de asistencia sanitaria domiciliaria en la ZBEDEP Distrito Centro y los profesionales de los equipos de trasplantes en los procesos de donación y trasplante de órganos, siempre que den cumplimiento a las normas de gestión del anexo III y tengan clasificación ambiental: CERO emisiones; ECO; y C; así como los vehículos con clasificación ambiental B respecto a los que el prestador del servicio justifique la imposibilidad de realizarlo con otro tipo de vehículo, bien porque le vincule un contrato durante su vigencia, o bien porque no exista ese tipo de vehículo de categoría ambiental CERO emisiones, ECO o C.

e) Se permite la circulación por la ZBEDEP Distrito Centro a los siguientes vehículos, en función de la razón de circulación por la ZBEDEP o la actividad a realizar en la ZBEDEP y su clasificación ambiental según su potencial

contaminante, siempre que den cumplimiento a las normas de gestión de autorizaciones del anexo III en los supuestos en que resulten aplicables:

1.º Los vehículos de las Administraciones públicas o sus contratistas que presten servicios públicos básicos como limpieza viaria, recogida de residuos, mantenimiento y conservación de vías públicas, zonas verdes, instalaciones, patrimonio municipal y otros servicios municipales en gestión tanto directa como indirecta, con clasificación ambiental: CERO emisiones; ECO; o C; así como los vehículos con clasificación ambiental B respecto a los que el prestador del servicio justifique la imposibilidad de realizarlo con otro tipo de vehículo, bien porque le vincule un contrato durante su vigencia, o bien porque no exista ese tipo de vehículo de categoría ambiental CERO emisiones, ECO o C.

2.º Los vehículos industriales con clasificación ambiental CERO emisiones, ECO o C, debidamente rotulados e identificados de las empresas, y sus contratistas, que presten servicios de urgencias en la vía pública sobre suministro de agua, gas, electricidad o telecomunicaciones.

3.° Los vehículos de transporte público colectivo de viajeros en autobús o autocar, incluidos los que presten servicios regulares de uso general, así como aquellos que realicen servicios discrecionales o regulares de uso especial, entre otros los destinados al transporte de viajeros con origen o destino en establecimientos o instituciones ubicados en el ámbito de la citada ZBEDEP, o los que presten servicios de transporte turístico, siempre que dispongan de clasificación ambiental CERO emisiones, ECO o C.

4.° Los vehículos autotaxi que cumplan lo regulado en el artículo 195 y la disposición transitoria segunda.

5.° Los vehículos turismo de arrendamiento con conductor (VTC) con servicio previamente contratado con origen o destino en la ZBEDEP Distrito Centro, que cumplan lo regulado en el artículo 195 y la disposición transitoria segunda.

6.° Los vehículos con clasificación ambiental CERO emisiones, ECO o C que dispongan de autorización del colectivo cualificado de titulares de vehículos comerciales e industriales del SER.

7.° Los vehículos industriales con clasificación ambiental CERO emisiones, ECO o C, de empresas, sean estas personas físicas o jurídicas, y de profesionales que presten servicios o entreguen o recojan suministros en la ZBEDEP Distrito Centro, dentro del siguiente horario en función de su clasificación ambiental:

a) los vehículos CERO emisiones: durante las 24 horas del día.

b) los vehículos ECO: de 7:00 a 21:00 horas.

c) los vehículos C: de 7:00 a 15:00 horas.

No obstante, atendiendo a razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, no están sujetos a limitación horaria los vehículos industriales de entidades registradas en el catálogo de entidades de distribución de medicamentos de la Agencia Española de Medicamentos y Productos Sanitarios (en adelante, AEMPS) destinados al servicio de entrega y recogida de medicamentos a centros sanitarios, oficinas de farmacia y centros de vacunación ubicados en la ZBEDEP Distrito Centro, y los que presten el servicio de recogida de residuos de las oficinas de farmacia ubicadas en la citada zona, en el marco del sistema SIGRE.

8.° Las motocicletas, los ciclomotores, y los vehículos de tres ruedas asimilables a ciclomotores o a motocicletas con clasificación ambiental B o C cuya circulación no se encuentre autorizada por cualquiera de los supuestos regulados en los apartados 3 d), 3 e), 3 f) o en el artículo 22.9, exclusivamente en horario de siete a veintidós horas.

9.° Los vehículos con clasificación ambiental CERO emisiones, ECO, C o B que las personas propietarias de plazas de garajes particulares situadas en el interior de la ZBEDEP Distrito Centro, comuniquen al Sistema de Gestión de la ZBEDEP Distrito Centro conforme a lo regulado en el anexo III.

10.° Los vehículos con clasificación ambiental CERO emisiones, ECO, C o B de las personas cesionarias del uso temporal o abonadas de media y larga duración de plazas de aparcamientos municipales para personas residentes situados en el interior de la ZBEDEP Distrito Centro, que las personas cesionarias de las plazas de aparcamiento comuniquen al Sistema de Gestión de la ZBEDEP Distrito Centro conforme a lo regulado en el anexo III.

11.° Los vehículos con clasificación ambiental C de autoescuelas ubicadas en la ZBEDEP Distrito Centro destinados a prácticas de conducción.

12.° Los vehículos con clasificación ambiental CERO emisiones, ECO o C según su potencial contaminante, que accedan a los talleres de reparación de vehículos ubicados en la ZBEDEP Distrito Centro.

13.° Los vehículos necesarios para la realización de ocupaciones y actos en la vía pública que hayan sido autorizados por el Ayuntamiento de Madrid.

14.° Los vehículos especiales encuadrados en alguna de las secciones de la clasificación por criterios de construcción del apartado B o de utilización del apartado C, del anexo II del RGV, que se establecen en el anexo III de esta ordenanza, siempre que tengan clasificación ambiental: CERO emisiones; ECO; o C; así como los vehículos con clasificación ambiental B respecto a los que el prestador del servicio justifique la imposibilidad de realizarlo con otro tipo de vehículo, bien porque le vincule un contrato durante su vigencia, o bien porque no exista ese tipo de vehículo de categoría ambiental CERO emisiones, ECO o C.

15.° Los vehículos y motocicletas que tengan reconocida la condición de históricos por la DGT, si bien los vehículos históricos de menos de cincuenta años solo podrán estacionar en un aparcamiento de uso público o privado o reserva de estacionamiento de la ZBEDEP Distrito Centro. Sin perjuicio de lo previsto en el artículo 49.7 y la disposición transitoria cuarta apartado 1, atendiendo a la protección de su especial valor histórico, se permitirá el estacionamiento en superficie a los vehículos de más de cincuenta años, así como las motocicletas que tengan la condición de históricas.

16.° Los vehículos con clasificación ambiental CERO emisiones, ECO o C, que utilicen los abogados del servicio de guardia del Turno de Oficio que proporcionen asistencia letrada a la persona detenida y a las personas víctimas de los delitos de violencia de género y de trata de personas en las Comisarías de Policía Nacional de Centro y Retiro, para el ejercicio exclusivo de dicho servicio de guardia.

17.° Vehículos con clasificación ambiental CERO emisiones, ECO, C o B, que accedan a la ZBEDEP Distrito Centro para dejar o recoger al alumnado de educación infantil, primaria y educación especial, así como a los de secundaria cuyas necesidades así lo exijan.

18.° Vehículos con clasificación ambiental CERO emisiones, ECO, o C, de personas trabajadoras de establecimientos del interior de la ZBEDEP Distrito Centro con horario nocturno, cuando el horario de entrada o salida del lugar de trabajo esté comprendido entre las cero horas y las seis horas y treinta minutos.

f) Los restantes vehículos, siempre que dispongan de clasificación ambiental B o C según su potencial contaminante podrán circular por la ZBEDEP Distrito Centro únicamente si acreditan el estacionamiento en una reserva de estacionamiento o en uno de los aparcamientos de uso público o privado situados en el interior de la citada ZBEDEP.

4. La circulación por las vías públicas urbanas incluidas en el interior del perímetro delimitado por el artículo 23.2, que establece el ámbito territorial de la ZBEDEP Distrito Centro, incumpliendo la regulación de esta ZBEDEP contenida en los artículos 22, 23 y el anexo III, se sancionará como infracción grave de tráfico conforme a lo dispuesto en los artículos 76 z3), 80.1 y 81 de la LTSV".

Seis.- El artículo 24 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 24. *Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica.*

1. En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 se regula la ZBEDEP, denominada Plaza Elíptica, para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la mejora de la calidad del aire y la disminución de los efectos negativos del tráfico motorizado.

2. La ZBEDEP Plaza Elíptica queda delimitada por las siguientes vías que conforman su perímetro, incluyendo las vías públicas urbanas situadas en el interior de dicho perímetro: calle Faro, avenida de Abrantes, calle Portalegre, avenida de Oporto, travesía de Antonia Lancha, calle Santa Lucrecia, calle Antonio Leyva, calle de Enrique Pérez, lateral paseo de Santa María de la Cabeza en sentido entrada a Madrid hasta puente de los Capuchinos, calle Manuel Noya, calle Cerecinos, calle Fornillos, calle Ricardo Beltrán y Rozpide hasta el número 8, avenida Princesa Juana de Austria en sentido entrada a Madrid, calle Vía Lusitana intersección con calle Faro cruzando el parque de la Emperatriz María de Austria, incluyendo el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

3. Se prohíbe a los vehículos con clasificación ambiental A, según su potencial contaminante, la circulación por el interior del espacio delimitado por el artículo 24.2, incluyendo el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Se excepcionan de esta prohibición:

a) Los vehículos conducidos por o empleados para transportar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento de vehículos para personas con movilidad reducida (TEPMR) que den cumplimiento a las normas de gestión del anexo IV, siempre que:

1.°. El vehículo figure de alta como autorizado en el Sistema de gestión de la ZBEDEP Plaza Elíptica (en adelante, SGPE) vinculado a una concreta TEPMR. El alta de los vehículos PMR en el sistema de gestión municipal es único para todas las zonas de bajas emisiones de la ciudad de Madrid.

2.°. El vehículo autorizado exhiba reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1 a) y 9.1 b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1 a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad;

3.° Y la persona titular de la TEPMR conduzca el vehículo, o sea trasportada en el mismo mientras circule el vehículo haciendo uso de la concreta TEPMR.

b) Los vehículos que tengan reconocida la consideración de históricos conforme al Reglamento de Vehículos Históricos.

c) Los vehículos que sirvan para el transporte colectivo de personas con discapacidad, titularidad de las organizaciones que prestan servicio a estos colectivos o de las entidades que tengan encomendadas mediante acuerdo o convenio la realización de actividades de promoción de la autonomía de estas personas.

4. La circulación por las vías públicas urbanas incluidas en el ámbito territorial de la ZBEDEP Plaza Elíptica incumpliendo la regulación de esta ZBEDEP, contenida en los artículos 22, 24 y el anexo IV, se sancionará como infracción grave de tráfico conforme a lo dispuesto en los artículos 76 z3), 80.1 y 81 de la LTSV".

Siete.- En el artículo 49, se añade un nuevo apartado 10, que queda redactado en los siguientes términos:

"10. No obstante, la Junta de Gobierno u órgano en quien delegue, previo informe favorable del órgano competente en materia de gestión del servicio de estacionamiento regulado, podrá acordar para determinadas zonas del AER con alta demanda de estacionamiento en horarios distintos al general establecido para el SER, debida a la concentración de actividad comercial, cultural, deportiva, de ocio o turismo, la ampliación con carácter temporal del horario de estacionamiento regulado, como máximo desde las nueve hasta las seis horas del día siguiente en días laborables o festivos, todo ello previa solicitud motivada, que se encuentre avalada con un informe de la junta o juntas municipales de distrito afectadas. El horario extendido de estacionamiento regulado se mantendrá por el tiempo concreto e imprescindible para satisfacer el motivo de interés general habilitante.

El acuerdo o decreto que establezca la ampliación horaria deberá concretar su ámbito geográfico y temporal de aplicación, así como las condiciones específicas que resulten de aplicación. El acuerdo o decreto será objeto de publicación oficial en el "Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid", de publicación electrónica en el sitio web municipal y en el Portal de Transparencia del Ayuntamiento de Madrid, y se dará difusión de su contenido a través de los medios de comunicación, redes sociales y aplicaciones móviles.

Las plazas de estacionamiento regulado de horario extendido se señalizarán de modo temporal duplicando la marca vial con doble línea en el color y tamaño correspondiente a la tipología de las plazas reguladas en el apartado 5, estableciéndose el horario de estacionamiento mediante señalización vertical".

Ocho.- En el artículo 52, se modifica la letra c) del apartado 2, que queda redactada en los siguientes términos:

"c) Transcurrido el tiempo máximo autorizado de duración del estacionamiento en las plazas verdes, en las plazas azules y en las plazas de los ámbitos diferenciados disuasorio (ADD) y hospitalario (ADHOS), el vehículo no podrá estacionarse en el mismo tipo de plazas y barrio hasta que haya transcurrido una hora desde el momento en que finalizará la autorización.

Transcurrido el tiempo máximo autorizado de duración del estacionamiento en las plazas de alta rotación del artículo 56, el vehículo no podrá estacionarse en este tipo de plazas y barrio hasta que haya transcurrido treinta minutos desde el momento en que finalizará la autorización".

Nueve.- En el artículo 181, se modifica el título y el apartado 1, que quedan redactados en los siguientes términos:

"Artículo 181. *Restricciones de circulación de camiones.*

1. Los días laborables entre las siete y las veintidós horas y los días festivos en todas sus horas se prohíbe la circulación de camiones, vayan o no cargados, de la siguiente MMA:

a) Por razones imperiosas de interés general de seguridad vial y de fluidez del tráfico, de camiones de más de dieciocho toneladas dentro del perímetro formado por la M-30, excluyendo esta y sus enlaces.

b) Por razones imperiosas de interés general de seguridad vial y de protección del patrimonio municipal de la calzada de las vías públicas del centro histórico, de camiones de más de doce toneladas por el interior de la ZBEDEP Distrito Centro".

Diez.- En el artículo 189 se modifica el apartado 1, que queda redactado en los siguientes términos:

"1. El Ayuntamiento de Madrid podrá prestar un servicio de arrendamiento público de bicicletas de titularidad municipal destinado a promover los desplazamientos ciclistas en las vías urbanas que se regirá por lo previsto en esta ordenanza, en la normativa reguladora del servicio vigente en cada momento y por el contrato privado de arrendamiento con quien utilice el servicio".

Once.- En el artículo 199, se modifica el apartado 4, que queda redactado en los siguientes términos:

"4. La circulación de los vehículos que realicen operaciones de DUM en las vías de la ZBEDEP Distrito Centro se ajustará a los términos y horarios previstos en el artículo 23 y el anexo III".

Doce.- Se suprime la disposición transitoria tercera, que queda sin contenido.

Trece.- La disposición transitoria quinta queda redactada en los siguientes términos:

"Disposición transitoria quinta. *Ampliación del Servicio de Estacionamiento Regulado.*

1. El Ayuntamiento de Madrid implantará de forma efectiva el SER, antes de 31 de diciembre de 2029, en las siguientes zonas, barrios o distritos del AER del anexo I:

- DISTRITO 8 FUENCARRAL - EL PARDO.

    - 83 PEÑAGRANDE (parcial).

    Delimitado por la avenida del Cardenal Herrera Oria números impares del 205 al 267 entre la calle avenida de Betanzos y la calle de la Isla de Tabarca, la calle de la Isla de Tabarca números pares del 2 al 48 entre la avenida de Cardenal Herrera Oria y la glorieta de Mariano Salvador Maella, la avenida de la Ilustración entre glorieta de Mariano Salvador Maella y la glorieta Isaac Rabin, la calle del Valle de Mena límite con barrio de Valdezarza números pares entre la glorieta Isaac Rabin y glorieta de Valle de Arce, el camino de Ganapanes límite con barrio de El Pilar números impares entre glorieta de Valle de Arce y avenida de la Ilustración, la avenida de la Ilustración entre camino Ganapanes y glorieta José Francisco de Isla, la avenida de Betanzos números impares coincidiendo con el límite con barrio de El Pilar.

- DISTRITO 9 MONCLOA - ARAVACA.

    - 94 VALDEZARZA (parcial).

    ZONA 1.

    Delimitado por la calle del Valle de Mena límite con barrio de Peñagrande números impares entre la glorieta de Isaac Rabin y la glorieta de Valle de Arce, calle Villaamil límite con barrio de Valdeacederas números impares entre la glorieta Valle de Arce y la calle Sinesio Delgado, calle Sinesio Delgado entre calle Villaamil y calle Antonio Machado, calle Antonio Machado entre Sinesio Delgado y calle Isla de Oza, calle la Isla de Oza límite con barrio de Ciudad Universitaria números impares del 45 al 69 entre calle Antonio Machado y calle Nueva Zelanda, la calle Nueva Zelanda límite con barrio de Ciudad Universitaria números pares del 2 al 42 entre calle de la Isla de Oza y calle Doctor Juan José López Ibor, la calle Doctor Juan José López Ibor límite con barrio de Ciudad Universitaria números pares del 2 al 32 entre calle Nueva Zelanda y glorieta Isaac Rabin.

    ZONA 2.

    Delimitado por línea paralela por el interior de la las instalaciones deportivas e Instituto Virgen de la Paloma de las calles Alcalde Martín de Alzaga, avenida Santo Ángel de la Guarda, General Cadenas Campos, paseo Maestra María Sánchez Arbós y avenida Santo Ángel de la Guarda, calle Francos Rodríguez límite

con barrio de Ciudad Universitaria números pares, entre calle Santo Ángel de la Guarda y calle Antonio Machado, la calle Antonio Machado límite con barrio de Ciudad Universitaria números pares entre calle Francos Rodríguez y calle de la Isla de Oza.

- DISTRITO 11 CARABANCHEL.

- 112 OPAÑEL (parcial).

Delimitado por la calle Antonio Leyva números pares del 2 al 92 límite con el barrio de Comillas entre Glorieta del Marqués de Vadillo y Plaza Elíptica, avenida de Oporto números pares del 2 al 32 límite con el barrio de Abrantes entre Plaza Elíptica y calle Portalegre, calle Portalegre números impares del 1 al 73 entre avenida de Oporto y calle de Alejandro Sánchez, calle de Mercedes de Arteaga números impares del 1 al 51 entre calle de Alejandro Sánchez y calle Sallaberry, calle Sallaberry lateral de los impares entre calle de Mercedes de Arteaga y calle del General Ricardos, calle del General Ricardos números impares del 1 al 53 límite con barrio de San Isidro entre calle Sallaberry y Glorieta Marqués de Vadillo.

- 113 SAN ISIDRO (parcial).

Delimitado por calle General Ricardos límite con barrio Opañel números pares del 2 al 42 desde calle Comuneros de Castilla hasta Puente de Toledo, Puente de Toledo límite con barrio Comillas desde General Ricardos hasta M-30, M-30 límite con barrio Imperial desde Puente de Toledo hasta línea perpendicular desde el cruce del paseo San Illán con avenida del Manzanares a M-30, línea entre San Illán y paseo del Quince de Mayo desde el cruce del paseo San Illán con avenida del Manzanares hasta paseo del Quince de Mayo, paseo Quince de Mayo bordeando el parque de San Isidro desde 2º isleta junto a cruce con paseo Ermita del Santo hasta calle de Comuneros de Castilla, calle Comuneros de Castilla desde paseo Quince de Mayo a calle Armengot, calle Armengot, calle Comuneros de Castilla números pares del 2 al 10 desde calle Armengot a calle General Ricardos.

- DISTRITO 15 CIUDAD LINEAL.

- 159 COSTILLARES (parcial).

Delimitado por la cuesta del Sagrado Corazón límite con barrio Atalaya entre M-30 y calle Arturo Soria, calle Arturo Soria números impares del 255 al final entre cuesta Sagrado Corazón y calle Manuel Azaña y calle Manuel Azaña límite con barrio de Valdefuentes entre Arturo Soria y M-30.

Para dicha implantación será imprescindible contar con acuerdo previo favorable de la junta de distrito correspondiente, así como haber consultado a los vecinos y asociaciones vecinales afectadas.

2. El Ayuntamiento de Madrid implantará de forma efectiva el SER, antes de 31 de diciembre de 2035, en las siguientes zonas, barrios o distritos del AER del anexo I:

- DISTRITO 8 FUENCARRAL - EL PARDO.

- 86 VALVERDE (parcial).

Delimitado por la avenida del Cardenal Herrera Oria números impares, entre la Carretera de Colmenar Viejo y las vías del ferrocarril, vías del ferrocarril entre la avenida del Cardenal Herrera Oria y la avenida del Llano Castellano, avenida del Llano Castellano entre las vías del ferrocarril y la autovía M-30, autovía M-30 entre la avenida del Llano Castellano y la carretera de Colmenar Viejo, carretera de Colmenar Viejo límite con barrio La Paz entre autovía M-30 y avenida del Cardenal Herrera Oria.

- DISTRITO 10 LATINA.

- 101 LOS CÁRMENES (parcial).

ZONA 1. Delimitado por calle Sepúlveda límite con barrio Puerta del Ángel números impares del 1 al 91 entre paseo Ermita del Santo y calle Alhambra, calle Alhambra límite con barrio Lucero entre calle Sepúlveda y calle Concejal Francisco José Jiménez Martín, calle Concejal Francisco José Jiménez Martín entre calle Sepúlveda y calle Caramuel, calle Caramuel entre calle Concejal Francisco José Jiménez Martín y avenida Caprichos, avenida Caprichos entre calle Caramuel y calle Sepúlveda.

ZONA 2. Delimitado por calle Vía Carpetana límite con barrio de San Isidro números pares entre avenida Ángel Sanz Briz y avenida Nuestra Señora de Valvanera, avenida Nuestra Señora de Valvanera límite con barrio Aluche números pares entre calle Vía Carpetana y glorieta Los Cármenes, calle Gallur entre glorieta Los Cármenes y calle Vía Carpetana.

- 102 PUERTA DEL ÁNGEL (parcial).

Delimitado por calle Caramuel números impares entre calle Sepúlveda y calle Calatayud, línea recta por Parque Caramuel entre la calle Calatayud con calle Caramuel y la calle Sepúlveda con calle Pablo Casals, calle Sepúlveda números pares límite con barrio de Los Cármenes hasta calle Caramuel.

- 103 LUCERO (parcial).

Delimitado por carretera Tapia de la Casa de Campo límite con barrio Casa de Campo, límite con barrio Casa de Campo desde Carretera de la Tapia de la Casa de Campo a calle Dante, límite con barrios Casa de Campo y Puerta del Ángel hasta paseo de Extremadura, calle de Huerta Castañeda límite con barrio Puerta del Ángel, números pares, desde paseo Extremadura a calle Sepúlveda, calle Sepúlveda límite con barrio Los Cármenes, números pares, desde calle Huerta Castañeda a calle Alhambra, calle Alhambra límite con barrio Los Cármenes desde la calle Sepúlveda hasta calle Concejal Francisco José Jiménez Martín, calle Concejal Francisco José Jiménez Martín desde calle Alhambra hasta calle Sanchorreja, calle Sanchorreja desde calle Concejal Francisco José Jiménez Martín hasta paseo Extremadura, paseo de Extremadura desde calle Sanchorreja hasta calle San Manuel, calle San Manuel límite con barrio Aluche números pares desde paseo Extremadura hasta carretera Tapia de la Casa de Campo.

- 104 ALUCHE (parcial).

Delimitado por avenida Nuestra Señora de Valvanera límite con barrio Los Cármenes números impares del 123 al 185 entre calle Vía Carpetana y glorieta de Los Cármenes, calle Duquesa de Parcent límite con barrio Lucero entre glorieta de Los Cármenes y calle Marcelino Castillo, calle Marcelino Castillo entre calle Duquesa de Parcent y calle José Maurelo, calle José Maurelo entre calle Marcelino Castillo y calle Petirrojo, calle Petirrojo entre calle José Maurelo y calle Vía Carpetana, calle Vía Carpetana límite con barrio Vista Alegre números pares del 306 al 350 entre calle Petirrojo y avenida Nuestra Señora de Valvanera.

- DISTRITO 11 CARABANCHEL.

- 112 OPAÑEL (parcial).

Delimitado por la avenida de Oporto números pares del 34 al 110 límite con el barrio Puerta Bonita entre calle Portalegre y calle General Ricardos, calle General Ricardos números impares del 55 al 155 límite con el barrio San Isidro entre avenida de Oporto y calle Sallaberry, calle Sallaberry número 2 entre calle General Ricardos y calle Mercedes Arteaga, calle Mercedes Arteaga números pares del 8 al 58 entre calle

Sallaberry y calle Alejandro Sánchez, calle Portalegre números pares del 2 al 104 entre calle Alejandro Sánchez y avenida de Oporto.

- 113 SAN ISIDRO (parcial).

Delimitado por calle Comuneros de Castilla números impares desde calle General Ricardos a calle Caronte, calle Caronte desde calle Comuneros de Castilla a calle Tejares, línea desde el cruce de la calle Caronte con calle Tejares a la calle Teudis, calle de Teudis, calle José del Río desde Teudis hasta calle Gorrión, calle Gorrión desde José del Río hasta calle Vicente Quesada, calle Vicente Quesada desde calle Gorrión hasta calle Carlos Dabán, calle Carlos Dabán desde calle Vicente Quesada hasta calle Arroyo Valdecelada, calle del Arroyo Valdecelada desde Vicente Quesada hasta calle Vía Carpetana, calle Vía Carpetana límite con barrio Los Cármenes números impares del 49 al 139 desde calle Arroyo Valdecelada hasta avenida Nuestra Señora de Valvanera, avenida Nuestra Señora de Valvanera números pares del 2 al 116 límite con barrio Vista Alegre desde calle Vía Carpetana hasta calle de la Oca, calle de la Oca límite con barrio Vista Alegre números pares desde avenida Nuestra Señora de Valvanera hasta calle General Ricardos, calle General Ricardos números pares del 44 al 164 límite con barrio Opañel números pares desde la calle Oca hasta calle de Comuneros de Castilla.

- 114 VISTA ALEGRE (parcial).

Delimitado por avenida Nuestra Señora de Valvanera límite con barrio San Isidro números impares del 1 al 121 entre calle de la Oca y calle Vía Carpetana, calle de la Oca límite con barrio San Isidro números impares del 7 al 23 entre avenida Nuestra Señora de Valvanera y calle General Ricardos, calle General Ricardos límite con barrios Opañel y Puerta Bonita números pares del 166 al 254 entre calle de la Oca y calle Melisa, calle Melisa límite con barrio Puerta Bonita números pares 2 al 4 entre calle General Ricardos y calle Eugenia de Montijo, calle Eugenia de Montijo límite con barrio Puerta Bonita números pares del 20 al 52 entre calle Melisa y avenida de los Poblados, avenida de los Poblados por el eje de la calle números impares entre calle Eugenia de Montijo y calle Consuelo Guzmán, avenida de los Poblados límite con barrio Buena Vista números impares entre calle Consuelo Guzmán y calle Parque Eugenia de Montijo, calle Parque Eugenia de Montijo entre avenida de los Poblados y calle Pingüino, línea desde el cruce de las calles Parque Eugenia de Montijo con Pingüino (bordeando el fondo de saco de esta última junto al parque Eugenia de Montijo) hasta el cruce de las calles Camino de los Ingenieros con Nuestra Señora de la Luz, calle Camino de los Ingenieros límite con barrio Aluche números impares del 1 al 17 entre calle Nuestra Señora de la Luz y glorieta del Ejército, glorieta del Ejército límite con barrio Aluche entre calle Camino de los Ingenieros y calle Vía Carpetana, calle Vía Carpetana límite con barrio Aluche números impares del 141 al 207 entre glorieta del Ejército y avenida Nuestra Señora de Valvanera.

- 115 PUERTA BONITA (parcial).

Delimitado por calle Eugenia de Montijo límite con barrio Vista Alegre números impares del 15 al 79 entre avenida de los Poblados y calle Melisa, calle Melisa límite con barrio Vista Alegre números impares 1 al 3 entre calle Eugenia de Montijo y calle General Ricardos, calle General Ricardos límite con barrio Vista Alegre números impares del 157 al 183 entre calle Melisa y avenida de Oporto, avenida de Oporto límite con barrio Opañel números impares del 53 al 95 entre calle General Ricardos y calle Camino Viejo de Leganés, calle Camino Viejo de Leganés límite con barrio Abrantes números pares del 82 al 172 entre avenida de Oporto y calle Carcastillo, calle Carcastillo límite con barrio Abrantes números pares entre calle Camino Viejo de Leganés y calle Besolla, calle Besolla límite con barrio Abrantes números pares entre calle Carcastillo y avenida de Abrantes, avenida de Abrantes límite con barrio Abrantes números pares entre calle Besolla y avenida de los Poblados, avenida de los Poblados por el eje números impares entre avenida de Abrantes y calle Eugenia de Montijo.

- 117 ABRANTES (parcial).

Delimitado por avenida de los Poblados límite con barrio Buena Vista números impares entre calle Vía Lusitana y avenida de Abrantes, avenida de Abrantes límite con barrio Puerta Bonita números impares del 291 al 305 entre avenida de los Poblados y calle Besolla, calle Besolla límite con barrio Puerta Bonita números impares del 1 al 13 entre avenida de Abrantes y calle Carcastillo, calle Carcastillo límite con barrio Puerta Bonita números impares del 1 al 23 entre calle Besolla y calle Camino Viejo de Leganés, calle Camino Viejo de Leganés límite con barrio Puerta Bonita números impares del 111 al 243 entre calle Carcastillo y avenida de Oporto, avenida de Oporto límite con barrio Opañel números impares del 1 al 51 entre calle Camino Viejo de Leganés y plaza Elíptica, calle Vía Lusitana por el eje de calle números pares del 2 al 134 entre plaza Elíptica y avenida de los Poblados.

- DISTRITO 12 USERA.

- 122 ORCASUR (parcial).

Delimitado por M-30 límite con barrio Legazpi desde vías de ferrocarril hasta avenida de Andalucía, avenida de Andalucía límite con barrio San Fermín desde M-30 hasta calle González Feito, calle González Feito entre avenida de Andalucía y calle Antonio López, línea desde calle González Feito hasta calle Doctor Tolosa Latour, calle Doctor Tolosa Latour límite con barrio Almendrales desde avenida de Córdoba hasta Antonio López, calle Antonio López límite con barrio Almendrales desde Tolosa Latour hasta vías de ferrocarril límite con barrio Almendrales, vías de ferrocarril límite con barrio Almendrales desde Antonio López hasta M-30.

- 126 ZOFÍO (parcial).

Delimitado por la avenida Rafaela Ybarra límite con barrio de Pradolongo, entre la calle Parque de la Paloma y la calle Ricardo Beltrán y Rózpide, calle Ricardo Beltrán y Rózpide y su prolongación en línea recta desde la avenida Rafaela Ybarra hasta avenida Princesa Juana de Austria, avenida Princesa Juana de Austria límite con barrio Abrantes desde el cruce de la línea prolongación anterior de calle Ricardo Beltrán Rózpide hasta el cruce con la prolongación en línea recta de la calle Albardín, calle Albardín entre calle Ricardo Beltrán y Rózpide y calle Cerro Blanco, calle Cerro Blanco entre calle Albardín y Fermín Donaire, calle Parque de la Paloma números impares del 1 al 9 entre calle Fermín Donaire y avenida Rafaela Ybarra.

- DISTRITO 13 PUENTE DE VALLECAS.

- 132 SAN DIEGO.

- 133 PALOMERAS BAJAS (parcial).

Delimitado por avenida de la Albufera límite con barrio Numancia números pares del 96 al 112 entre calle Sierra Carbonera y calle Payaso Fofó, calle Payaso Fofó entre avenida de la Albufera y calle de Candilejas, calle Candilejas entre calle de Payaso Fofó y calle Puerto de Balbarán, calle Puerto de Balbarán límite con barrio Entrevías entre calle de Candilejas y calle de Manuel Laguna, calle de Manuel Laguna límite con barrio San Diego números impares del 1 al 33 entre calle Puerto de Balbarán y avenida San Diego, avenida San Diego límite con barrio San Diego número 158 entre calle Manuel Laguna y calle Sierra Nevada, calle Sierra Nevada límite con barrio San Diego números pares entre avenida San Diego y calle Martínez de la Riva, calle Martínez de la Riva límite con barrio San Diego números impares desde el 77 al 143 entre calle Sierra Nevada y calle Sierra Carbonera, calle Sierra Carbonera límite con barrio San Diego números impares desde el 1 al 69 entre calle Martínez de la Riva y avenida de la Albufera.

- 136 NUMANCIA (parcial).

Delimitado por avenida de la Paz límite con barrio Adelfas entre avenida de la Albufera y avenida del Mediterráneo, avenida del Mediterráneo límite con barrio Fontarrón entre avenida de la Paz y calle Maruja García Romero, calle Maruja García Romero entre avenida de la Paz y calle Baltasar Santos, línea desde cruce de Maruja García Romero y calle Baltasar Santos hasta calle Sierra de Cuerda Larga 33, calle Sierra de Cuerda Larga entre el 33 y camino de Valderribas, camino de Valderribas entre calle Sierra de Cuerda Larga y calle José Paulete, calle José Paulete entre camino de Valderribas y calle Pío Felipe, calle Pío Felipe límite con barrio Portazgo números pares desde el 24 al 42 entre calle José Paulete y avenida de la Albufera, avenida de la Albufera límite con barrios Palomeras Bajas y San Diego números impares del 1 al 179 entre calle Pío Felipe y avenida de la Paz.

DISTRITO 15 CIUDAD LINEAL.

- 152 PUEBLO NUEVO (parcial).

Delimitado por calle Alcalá límite con barrio Quintana números pares del 350 al 412 desde calle Gutierre de Cetina hasta calle Hermanos García Noblejas, calle Hermanos García Noblejas límite con barrios Simancas, Amposta y Arcos, números pares desde calle Alcalá hasta plaza de Alsacia, calle Fuente Carrantona por el eje desde plaza Alsacia a avenida de Daroca, avenida de Daroca límite con barrio Ventas números impares del 91 al 117 desde calle Fuente Carrantona hasta calle Lago Constanza, calle Lago Constanza límite con barrio Ventas números impares del 67 al 99 desde avenida de Daroca a Francisco Villaespesa, calle Francisco Villaespesa números pares del 10 al 22 desde calle Lago Constanza hasta calle Ascao, calle Ascao números pares del 4 al 6 desde Francisco Villaespesa hasta calle Gutierre de Cetina, calle Gutierre de Cetina números impares del 1 al 75 desde calle Ascao hasta calle Alcalá.

- 153 QUINTANA (parcial).

Delimitado por calle Hermanos de Pablo números pares del 2 al 42 desde calle Alcalá hasta calle José del Hierro, calle José del Hierro límite con barrio Concepción números pares del 42 al 68 desde calle Hermanos de Pablo hasta calle Arturo Soria, calle Arturo Soria números impares del 5 al 29 desde calle Hermanos de Pablo hasta calle Alcalá, calle Alcalá límite con barrio Pueblo Nuevo números impares del 371 al 415 desde calle Arturo Soria hasta calle Hermanos de Pablo.

- 154 CONCEPCIÓN (parcial).

Delimitado por calle Hermanos de Pablo números pares del 46 al 48 entre calle José del Hierro y calle Virgen de la Novena, calle Virgen de la Novena números pares entre calle Hermanos de Pablo y calle Juan Pérez Zúñiga, calle Juan Pérez Zúñiga límite con barrio San Pascual números pares del 2 al 42 entre calle de Virgen de la Novena y calle Arturo Soria, calle Arturo Soria números impares del 33 al 35 entre calle Juan Pérez Zúñiga y calle José del Hierro, calle José del Hierro límite con barrio Quintana números impares del 7 al 71 entre calle Arturo Soria y calle Hermanos de Pablo.

Para dicha implantación será imprescindible contar con acuerdo previo favorable de la junta de distrito correspondiente, así como haber consultado a los vecinos y asociaciones vecinales afectadas".

Catorce.- La disposición transitoria sexta queda redactada en los siguientes términos:

"Disposición transitoria sexta. *Estacionamiento de ciclomotores, motocicletas y vehículos de tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.*

Con excepción de las vías del Distrito Centro, donde tendrá vigencia inmediata por razones imperiosas de interés general de seguridad vial de los peatones y de protección del patrimonio municipal de las aceras y espacios estanciales reservados al uso peatonal del centro histórico de la ciudad, la aplicación de la condición recogida en

el artículo 48.2 b) 2.º) de que no exista banda de estacionamiento para que sea posible el estacionamiento sobre aceras de ciclomotores, motocicletas y vehículos de tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas deberá ser aprobada por la Junta de Gobierno para cada distrito, tras el correspondiente análisis técnico sobre las posibilidades de estacionamiento para estos vehículos y en su caso la implantación de las reservas de estacionamiento que se entiendan necesarias conforme al mismo".

Quince.- Se adiciona la disposición adicional quinta, que queda redactada en los siguientes términos:

"Disposición adicional quinta. *Referencias al Registro Nacional de Vehículos.*

Todas las referencias contenidas en esta ordenanza al Registro General de Vehículos y al Registro de Vehículos de la DGT se entenderán realizadas al Registro Nacional de Vehículos y, en su caso, a sus secciones auxiliares u otros registros especiales relacionados con los vehículos dependientes de aquel".

Dieciséis.- El anexo I queda redactado en los siguientes términos:

"ANEXO I

Área de estacionamiento regulado

El Área de Estacionamiento Regulado (AER), que constituye el ámbito territorial de aplicación de SER, se corresponde con los siguientes barrios:

- DISTRITO 1 CENTRO.
    - 11 PALACIO.
    - 12 EMBAJADORES.
    - 13 CORTES.
    - 14 JUSTICIA.
    - 15 UNIVERSIDAD.
    - 16 SOL.
- DISTRITO 2 ARGANZUELA.
    - 21 IMPERIAL.
    - 22 ACACIAS.
    - 23 CHOPERA.
    - 24 LEGAZPI.
    - 25 DELICIAS.
    - 26 PALOS DE LA FRONTERA.
    - 27 ATOCHA.

- DISTRITO 3 RETIRO.
    - 31 PACÍFICO.
    - 32 ADELFAS.
    - 33 ESTRELLA.
    - 34 IBIZA.
    - 35 JERÓNIMOS.
    - 36 NIÑO JESÚS.
- DISTRITO 4 SALAMANCA.
    - 41 RECOLETOS.
    - 42 GOYA.
    - 43 FUENTE DEL BERRO.
    - 44 GUINDALERA.
    - 45 LISTA.
    - 46 CASTELLANA.
- DISTRITO 5 CHAMARTÍN.
    - 51 EL VISO.
    - 52 PROSPERIDAD.
    - 53 CIUDAD JARDÍN.
    - 54 HISPANOAMÉRICA.
    - 55 NUEVA ESPAÑA.
    -56 CASTILLA.
- DISTRITO 6 TETUÁN.
    - 61 BELLAS VISTAS.
    - 62 CUATRO CAMINOS.
    - 63 CASTILLEJOS.
    - 64 ALMENARA.
    - 65 VALDEACEDERAS.

- 66 BERRUGUETE.

- DISTRITO 7 CHAMBERÍ.

- 71 GAZTAMBIDE.

- 72 ARAPILES.

- 73 TRAFALGAR.

- 74 ALMAGRO.

- 75 RÍOS ROSAS.

- 76 VALLEHERMOSO.

- DISTRITO 8 FUENCARRAL - EL PARDO.

- (*) 83 PEÑAGRANDE (parcial).

Delimitado por la avenida del Cardenal Herrera Oria números impares del 205 al 267 entre la calle avenida de Betanzos y la calle de la Isla de Tabarca, la calle de la Isla de Tabarca números pares del 2 al 48 entre la avenida de Cardenal Herrera Oria y la glorieta de Mariano Salvador Maella, la avenida de la Ilustración entre glorieta de Mariano Salvador Maella y la glorieta Isaac Rabin, la calle del Valle de Mena límite con barrio de Valdezarza números pares entre la glorieta Isaac Rabin y glorieta de Valle de Arce, el camino de Ganapanes límite con barrio de El Pilar números impares entre glorieta de Valle de Arce y avenida de la Ilustración, la avenida de la Ilustración entre camino Ganapanes y glorieta José Francisco de Isla, la avenida de Betanzos números impares coincidiendo con el límite con barrio de El Pilar.

- 84 PILAR.

- 85 LA PAZ.

- (*) 86 VALVERDE (parcial).

Delimitado por la avenida del Cardenal Herrera Oria números impares, entre la Carretera de Colmenar Viejo y las vías del ferrocarril, vías del ferrocarril entre la avenida del Cardenal Herrera Oria y la avenida del Llano Castellano, avenida del Llano Castellano entre las vías del ferrocarril y la autovía M-30, autovía M-30 entre la avenida del Llano Castellano y la carretera de Colmenar Viejo, carretera de Colmenar Viejo límite con barrio La Paz entre autovía M-30 y avenida del Cardenal Herrera Oria.

- DISTRITO 9 MONCLOA - ARAVACA.

- 91 CASA DE CAMPO (parcial).

Delimitado por la plaza de la República de Chile, avenida de Séneca, avenida de la Memoria, paseo Moret, paseo Pintor Rosales, calle Ferraz, calle Irún, paseo del Rey, Cuesta de San Vicente, glorieta de San Vicente, paseo de Virgen del Puerto, Puente del Rey, paseo Marqués de Monistrol (M-30) y Puente Castilla.

- 92 ARGÜELLES.

- 93 CIUDAD UNIVERSITARIA (parcial).

Delimitado por la calle de Francos Rodríguez, avenida de Pablo Iglesias, avenida de la Reina Victoria, calle Numancia, avenida de Federico Rubio y Galí, glorieta del Presidente García Moreno, avenida de la Moncloa, glorieta de Elías Ahúja y Andría, paseo de Juan XXIII, avenida de Juan XXIII frente al n.º 42, en línea, atravesando el Parque de Juan XXIII hasta su intersección con la Residencia Militar "Don Quijote" y la avenida de las Moreras, avenida de las Moreras, calle Arquitecto Sánchez Arcas, calle Valle de Arán y calle de los Pirineos.

- 94 VALDEZARZA (parcial).

Delimitado por la calle Ofelia Nieto acera de los impares entre calle Francos Rodríguez y calle Villaamil, calle Villaamil acera de los impares entre calle Ofelia Nieto y calle Sinesio Delgado, línea por los edificios números pares de la calle Sinesio Delgado entre calle Villaamil y calle Antonio Machado, calle Antonio Machado línea interior paralela a la acera de números pares entre la calle Sinesio Delgado y calle Alcalde Martín de Alzaga, calle Alcalde Martín de Alzaga, avenida Santo Ángel de la Guarda entre calle Alcalde Martín de Alzaga y calle General Cadenas Campos, calle General Cadenas Campos, paseo Maestra María Sánchez Arbós, avenida Santo Ángel de la Guarda, calle Francos Rodríguez acera de los pares entre avenida Santo Angel de la Guarda y la calle Ofelia Nieto.

- (*) 94 VALDEZARZA (parcial). ZONA 1.

Delimitado por la calle del Valle de Mena límite con barrio de Peñagrande números impares entre la glorieta de Isaac Rabin y la glorieta de Valle de Arce, calle Villaamil límite con barrio de Valdeacederas números impares entre la glorieta Valle de Arce y la calle Sinesio Delgado, calle Sinesio Delgado entre calle Villaamil y calle Antonio Machado, calle Antonio Machado entre Sinesio Delgado y calle Isla de Oza, calle la Isla de Oza límite con barrio de Ciudad Universitaria números impares del 45 al 69 entre calle Antonio Machado y calle Nueva Zelanda, la calle Nueva Zelanda límite con barrio de Ciudad Universitaria números pares del 2 al 42 entre calle de la Isla de Oza y calle Doctor Juan José López Ibor, la calle Doctor Juan José López Ibor límite con barrio de Ciudad Universitaria números pares del 2 al 32 entre calle Nueva Zelanda y glorieta Isaac Rabin.

ZONA 2.

Delimitado por línea paralela por el interior de la las instalaciones deportivas e Instituto Virgen de la Paloma de las calles Alcalde Martín de Alzaga, avenida Santo Ángel de la Guarda, General Cadenas Campos, paseo Maestra María Sánchez Arbós y avenida Santo Ángel de la Guarda, calle Francos Rodríguez límite con barrio de Ciudad Universitaria números pares, entre calle Santo Ángel de la Guarda y calle Antonio Machado, la calle Antonio Machado límite con barrio de Ciudad Universitaria números pares entre calle Francos Rodríguez y calle de la Isla de Oza.

- DISTRITO 10 LATINA.

- 101 LOS CÁRMENES (parcial).

Delimitado por la calle Daimiel límite con barrio de Puerta del Ángel desde M-30, hasta paseo de la Ermita del Santo, paseo de la Ermita del Santo números impares del 19 al 65 entre calle Daimiel y calle San Ambrosio, calle San Ambrosio límite con barrio de San Isidro, entre paseo Ermita del Santo y M-30.

- (*) 101 LOS CÁRMENES (parcial). ZONA 1.

Calle Sepúlveda límite con barrio Puerta del Ángel números impares del 1 al 91 entre paseo Ermita del Santo y calle Alhambra, calle Alhambra límite con barrio Lucero entre calle Sepúlveda y calle Concejal Francisco José Jiménez Martín, calle Concejal Francisco José Jiménez Martín entre calle Sepúlveda y

calle Caramuel, calle Caramuel entre calle Concejal Francisco José Jiménez Martín y Avenida Caprichos, Avenida Caprichos entre calle Caramuel y calle Sepúlveda.

ZONA 2.

Calle Vía Carpetana límite con barrio de San Isidro números pares entre avenida Ángel Sanz Briz y avenida Nuestra Señora de Valvanera, avenida Nuestra Señora de Valvanera límite con barrio Aluche números pares entre calle Vía Carpetana y glorieta Los Cármenes, calle Gallur entre glorieta Los Cármenes y calle Vía Carpetana.

- 102 PUERTA DEL ÁNGEL (parcial).

Delimitado por la avenida de Portugal números impares del 1 al 177, entre los cruces con el paseo del Marqués de Monistrol (M-30) y el paseo de Extremadura, calle Huerta Castañeda límite con barrio de Lucero entre la avenida de Portugal y la calle Sepúlveda, calle Sepúlveda números pares del 18 al 132 entre calle Huerta Castañeda y calle Caramuel, calle Caramuel números pares entre calle Sepúlveda y calle Calatayud, línea recta por Parque Caramuel entre la calle Calatayud con calle Caramuel y la calle Sepúlveda con calle Neguilla, calle Sepúlveda números pares entre el 2 y el 8 y calle Daimiel límite con barrio de Los Cármenes hasta M-30.

- (*) 102 PUERTA DEL ÁNGEL (parcial).

Delimitado por calle Caramuel números impares entre calle Sepúlveda y calle Calatayud, línea recta por Parque Caramuel entre la calle Calatayud con calle Caramuel y la calle Sepúlveda con calle Pablo Casals, calle Sepúlveda números pares límite con barrio de Los Cármenes hasta calle Caramuel.

- (*) 103 LUCERO (parcial).

Delimitado por carretera Tapia de la Casa de Campo límite con barrio Casa de Campo, límite con barrio Casa de Campo desde Carretera de la Tapia de la Casa de Campo a calle Dante, límite con barrios Casa de Campo y Puerta del Ángel hasta paseo de Extremadura, calle de Huerta Castañeda límite con barrio Puerta del Ángel, números pares, desde paseo Extremadura a calle Sepúlveda, calle Sepúlveda límite con barrio Los Cármenes, números pares, desde calle Huerta Castañeda a calle Alhambra, calle Alhambra límite con barrio Los Cármenes desde la calle Sepúlveda hasta calle Concejal Francisco José Jiménez Martín, calle Concejal Francisco José Jiménez Martín desde calle Alhambra hasta calle Sanchorreja, calle Sanchorreja desde calle Concejal Francisco José Jiménez Martín hasta paseo Extremadura, paseo de Extremadura desde calle Sanchorreja hasta calle San Manuel, calle San Manuel límite con barrio Aluche números pares desde paseo Extremadura hasta carretera Tapia de la Casa de Campo.

- DISTRITO 11 CARABANCHEL.

- 111 COMILLAS.

- (*) 112 OPAÑEL (parcial).

Delimitado por la calle Antonio Leyva números pares del 2 al 92 límite con el barrio de Comillas entre Glorieta del Marqués de Vadillo y Plaza Elíptica, avenida de Oporto números pares del 2 al 32 límite con el barrio de Abrantes entre Plaza Elíptica y calle Portalegre, calle Portalegre números impares del 1 al 73 entre avenida de Oporto y calle de Alejandro Sánchez, calle de Mercedes de Arteaga números impares del 1 al 51 entre calle de Alejandro Sánchez y calle Sallaberry, calle Sallaberry lateral de los impares entre calle de Mercedes de Arteaga y calle del General Ricardos, calle del General Ricardos números impares del 1 al 53 límite con barrio de San Isidro entre calle Sallaberry y Glorieta Marqués de Vadillo.

- (*) 112 OPAÑEL (parcial).

Delimitado por la avenida de Oporto números pares del 34 al 110 límite con el barrio Puerta Bonita entre calle Portalegre y calle General Ricardos, calle General Ricardos números impares del 55 al 155 límite con el barrio San Isidro entre avenida de Oporto y calle Sallaberry, calle Sallaberry número 2 entre calle General Ricardos y calle Mercedes Arteaga, calle Mercedes Arteaga números pares del 8 al 58 entre calle Sallaberry y calle Alejandro Sánchez, calle Portalegre números pares del 2 al 104 entre calle Alejandro Sánchez y avenida de Oporto.

- 113 SAN ISIDRO (parcial).

Delimitado por la calle San Ambrosio límite con barrio de Los Cármenes entre M-30 y el paseo Ermita del Santo, paseo Ermita del Santo entre calle San Ambrosio y el paseo del Quince de Mayo, paseo del Quince de Mayo hasta la 2ª isleta para volver a paseo Ermita del Santo, paseo Ermita del Santo hasta paseo San Illán, paseo San Illán desde paseo Ermita del Santo hasta avenida del Manzanares, línea desde el cruce del paseo San Illán con avenida Manzanares a M-30, M-30 límite con barrio Imperial hasta calle de San Ambrosio.

- (*) 113 SAN ISIDRO (parcial).

Delimitado por calle General Ricardos límite con barrio Opañel números pares del 2 al 42 desde calle Comuneros de Castilla hasta Puente de Toledo, Puente de Toledo límite con barrio Comillas desde General Ricardos hasta M-30, M-30 límite con barrio Imperial desde Puente de Toledo hasta línea perpendicular desde el cruce del paseo San Illán con avenida del Manzanares a M-30, línea entre San Illán y paseo del Quince de Mayo desde el cruce del paseo San Illán con avenida del Manzanares hasta paseo del Quince de Mayo, paseo Quince de Mayo bordeando el parque de San Isidro desde 2º isleta junto a cruce con paseo Ermita del Santo hasta calle de Comuneros de Castilla, calle Comuneros de Castilla desde paseo Quince de Mayo a calle Armengot, calle Armengot, calle Comuneros de Castilla números pares del 2 al 10 desde calle Armengot a calle General Ricardos.

- (*) 113 SAN ISIDRO (parcial).

Delimitado por calle Comuneros de Castilla números impares desde calle General Ricardos a calle Caronte, calle Caronte desde calle Comuneros de Castilla a calle Tejares, línea desde el cruce de la calle Caronte con calle Tejares a la calle Teudis, calle de Teudis, calle José del Río desde Teudis hasta calle Gorrión, calle Gorrión desde José del Río hasta calle Vicente Quesada, calle Vicente Quesada desde calle Gorrión hasta calle Carlos Dabán, calle Carlos Dabán desde calle Vicente Quesada hasta calle Arroyo Valdecelada, calle del Arroyo Valdecelada desde Vicente Quesada hasta calle Vía Carpetana, calle Vía Carpetana límite con barrio Los Cármenes números impares del 49 al 139 desde calle Arroyo Valdecelada hasta avenida Nuestra Señora de Valvanera, avenida Nuestra Señora de Valvanera números pares del 2 al 116 límite con barrio Vista Alegre desde calle Vía Carpetana hasta calle de la Oca, calle de la Oca límite con barrio Vista Alegre números pares desde avenida Nuestra Señora de Valvanera hasta calle General Ricardos, calle General Ricardos números pares del 44 al 164 límite con barrio Opañel números pares desde la calle Oca hasta calle de Comuneros de Castilla.

- (*) 114 VISTA ALEGRE (parcial).

Delimitado por avenida Nuestra Señora de Valvanera límite con barrio San Isidro números impares del 1 al 121 entre calle de la Oca y calle Vía Carpetana, calle de la Oca límite con barrio San Isidro números impares del 7 al 23 entre avenida Nuestra Señora de Valvanera y calle General Ricardos, calle General Ricardos límite con barrios Opañel y Puerta Bonita números pares del 166 al 254 entre calle de la Oca y calle Melisa, calle Melisa límite con barrio Puerta Bonita números pares 2 al 4 entre calle General Ricardos

y calle Eugenia de Montijo, calle Eugenia de Montijo límite con barrio Puerta Bonita números pares del 20 al 52 entre calle Melisa y avenida de los Poblados, avenida de los Poblados por el eje de la calle números impares entre calle Eugenia de Montijo y calle Consuelo Guzmán, avenida de los Poblados límite con barrio Buena Vista números impares entre calle Consuelo Guzmán y calle Parque Eugenia de Montijo, calle Parque Eugenia de Montijo entre avenida de los Poblados y calle Pingüino, línea desde el cruce de las calles Parque Eugenia de Montijo con Pingüino (bordeando el fondo de saco de esta última junto al parque Eugenia de Montijo) hasta el cruce de las calles Camino de los Ingenieros con Nuestra Señora de la Luz, calle Camino de los Ingenieros límite con barrio Aluche números impares del 1 al 17 entre calle Nuestra Señora de la Luz y glorieta del Ejército, glorieta del Ejército límite con barrio Aluche entre calle Camino de los Ingenieros y calle Vía Carpetana, calle Vía Carpetana límite con barrio Aluche números impares del 141 al 207 entre glorieta del Ejército y avenida Nuestra Señora de Valvanera.

- (*) 115 PUERTA BONITA (parcial).

Delimitado por calle Eugenia de Montijo límite con barrio Vista Alegre números impares del 15 al 79 entre avenida de los Poblados y calle Melisa, calle Melisa límite con barrio Vista Alegre números impares 1 al 3 entre calle Eugenia de Montijo y calle General Ricardos, calle General Ricardos límite con barrio Vista Alegre números impares del 157 al 183 entre calle Melisa y avenida de Oporto, avenida de Oporto límite con barrio Opañel números impares del 53 al 95 entre calle General Ricardos y calle Camino Viejo de Leganés, calle Camino Viejo de Leganés límite con barrio Abrantes números pares del 82 al 172 entre avenida de Oporto y calle Carcastillo, calle Carcastillo límite con barrio Abrantes números pares entre calle Camino Viejo de Leganés y calle Besolla, calle Besolla límite con barrio Abrantes números pares entre calle Carcastillo y avenida de Abrantes, avenida de Abrantes límite con barrio Abrantes números pares entre calle Besolla y avenida de los Poblados, avenida de los Poblados por el eje números impares entre avenida de Abrantes y calle Eugenia de Montijo.

- DISTRITO 12 USERA.

- (*) 122 ORCASUR (parcial).

Delimitado por M-30 límite con barrio Legazpi desde vías de ferrocarril hasta avenida de Andalucía, avenida de Andalucía límite con barrio San Fermín desde M-30 hasta el cruce con la prolongación de la calle González Feito, calle González Feito entre avenida de Andalucía y calle Antonio López, calle Antonio López números impares desde el 233 al 239 entre calle González Feito y vías del ferrocarril, vías del ferrocarril límite con barrio Almendrales entre calle Antonio López y M-30.

- 124 ALMENDRALES.

- 125 MOSCARDO.

- 126 ZOFÍO (parcial).

Delimitado por la calle Marcelo Usera límite con barrio de Moscardó entre la plaza Elíptica y la avenida Rafaela Ybarra, avenida de Rafaela Ybarra límite con el barrio Pradolongo, entre la calle Marcelo Usera y la calle Parque de la Paloma, calle Parque de la Paloma números pares del 2 al 46 entre avenida Rafaela Ybarra y calle de Fermín Donaire, calle Cerro Blanco entre calle Fermín Donaire y calle Albardín, calle Albardín entre calle Cerro Blanco y calle Ricardo Beltrán y Rózpide, línea prolongación de la calle Albardín desde su cruce con calle Ricardo Beltrán y Rózpide a avenida Princesa Juana de Austria, avenida Princesa Juana de Austria límite con el barrio Abrantes entre la prolongación de calle Albardín y calle de Marcelo Usera.

- (*) 126 ZOFÍO (parcial).

Delimitado por la avenida Rafaela Ybarra límite con barrio de Pradolongo, entre la calle Parque de la Paloma y la calle Ricardo Beltrán y Rózpide, calle Ricardo Beltrán y Rózpide y su prolongación en línea recta desde la avenida Rafaela Ybarra hasta avenida Princesa Juana de Austria, avenida Princesa Juana de Austria límite con barrio Abrantes desde el cruce de la línea prolongación anterior de calle Ricardo Beltrán Rózpide hasta el cruce con la prolongación en línea recta de la calle Albardín, calle Albardín entre calle Ricardo Beltrán y Rózpide y calle Cerro Blanco, calle Cerro Blanco entre calle Albardín y Fermín Donaire, calle Parque de la Paloma números impares del 1 al 9 entre calle Fermín Donaire y avenida Rafaela Ybarra.

- 127 PRADOLONGO (parcial).

Delimitado por la calle de Marcelo Usera límite con barrio de Moscardó entre la avenida de Rafaela Ybarra y calle Nicolás Usera, calle Nicolás Usera límite con barrio de Almendrales, entre calle Marcelo Usera y calle Mamerto López, calle Mamerto López límite con barrio de Almendrales, entre calle Nicolás Usera y calle del Amor Hermoso, calle del Amor Hermoso límite con barrio de Almendrales entre calle Mamerto López y calle Cristo de la Victoria, Cristo de la Victoria (ambas aceras) entre calle del Amor Hermoso y calle Cristo de Lepanto, línea por el Parque de Pradolongo desde la calle Cristo de la Victoria hasta el cruce de las calles Cristo de la Victoria con calle Primitiva Gañan, calle Cristo de la Victoria entre calle Primitiva Gañan y avenida de Rafaela Ybarra, avenida de Rafaela Ybarra límite con barrio de Zofío entre calle Cristo de la Victoria y calle de Marcelo Usera.

- DISTRITO 13 PUENTE DE VALLECAS.

- (*) 132 SAN DIEGO.

- (*) 133 PALOMERAS BAJAS (parcial).

Delimitado por avenida de la Albufera límite con barrio Numancia números pares del 96 al 112 entre calle Sierra Carbonera y calle Payaso Fofó, calle Payaso Fofó entre avenida de la Albufera y calle de Candilejas, calle Candilejas entre calle de Payaso Fofó y calle Puerto de Balbarán, calle Puerto de Balbarán entre calle de Candilejas y calle de Manuel Laguna, calle de Manuel Laguna límite con barrio San Diego números impares del 1 al 33 entre calle Puerto de Balbarán y avenida San Diego, avenida San Diego límite con barrio San Diego número 158 entre calle Manuel Laguna y calle Sierra Nevada, calle Sierra Nevada límite con barrio San Diego números pares entre avenida San Diego y calle Martínez de la Riva, calle Martínez de la Riva límite con barrio San Diego números impares desde el 77 al 143 entre calle Sierra Nevada y calle Sierra Carbonera, calle Sierra Carbonera límite con barrio San Diego números impares desde el 1 al 69 entre calle Martínez de la Riva y avenida de la Albufera.

- (*) 136 NUMANCIA (parcial).

Delimitado por avenida de la Paz límite con barrio Adelfas entre avenida de la Albufera y avenida del Mediterráneo, avenida del Mediterráneo límite con barrio Fontarrón entre avenida de la Paz y calle Maruja García Romero, calle Maruja García Romero entre avenida de la Paz y calle Baltasar Santos, línea desde cruce de Maruja Garcia Romero y calle Baltasar Santos hasta calle Sierra de Cuerda Larga 33, calle Sierra de Cuerda Larga entre el 33 y camino de Valderribas, camino de Valderribas entre calle Sierra de Cuerda Larga y calle José Paulete, calle José Paulete entre camino de Valderribas y calle Pío Felipe, calle Pío Felipe límite con barrio Portazgo números pares desde el 24 al 42 entre calle José Paulete y avenida de la Albufera, avenida de la Albufera límite con barrios Palomeras Bajas y San Diego números impares del 1 al 179 entre calle Pío Felipe y avenida de la Paz.

- DISTRITO 15 CIUDAD LINEAL.

- 151 VENTAS (parcial).

Delimitado por la calle de O'Donnell entre M-30 y avenida de las Trece Rosas, avenida de las Trece Rosas entre calle de O'Donnell y avenida de Daroca, avenida de Daroca entre avenida de las Trece Rosas y calle de Lago Constanza, calle de Lago Constanza números pares del 2 al 98 entre avenida de Daroca y calle de Alcalá, y calle Alcalá números pares del 218 al 316 límite con barrio de Quintana y Concepción, entre la calle de Lago Constanza y la M-30.

- 152 PUEBLO NUEVO (parcial).

Delimitado por la calle de Francisco Villaespesa números impares del 45 al 73 entre calle de Lago Constanza y calle de Ascao, la calle de Ascao números impares del 1 al 9 entre calle de Francisco Villaespesa y calle de Gutierre de Cetina, la calle Gutierre de Cetina números pares del 2 al 52 entre calle de Ascao y calle Alcalá, la calle Alcalá límite con barrio de Quintana, números pares del 318 al 348 entre calle de Gutierre de Cetina y calle de Lago Constanza, y calle Lago Constanza límite con barrio de Ventas números impares del 1 al 65 entre calle Alcalá y calle de Francisco Villaespesa.

- (*) 152 PUEBLO NUEVO (parcial).

Delimitado por calle Alcalá límite con barrio Quintana números pares del 350 al 412 desde calle Gutierre de Cetina hasta calle Hermanos García Noblejas, calle Hermanos García Noblejas límite con barrios Simancas, Amposta y Arcos, números pares desde calle Alcalá hasta plaza de Alsacia, calle Fuente Carrantona por el eje desde plaza Alsacia a avenida de Daroca, avenida de Daroca límite con barrio Ventas números impares del 91 al 117 desde calle Fuente Carrantona hasta calle Lago Constanza, calle Lago Constanza límite con barrio Ventas números impares del 67 al 99 desde avenida de Daroca a Francisco Villaespesa, calle Francisco Villaespesa números pares del 10 al 22 desde calle Lago Constanza hasta calle Ascao, calle Ascao números pares del 4 al 6 desde Francisco Villaespesa hasta calle Gutierre de Cetina, calle Gutierre de Cetina números impares del 1 al 75 desde calle Ascao hasta calle Alcalá.

- 153 QUINTANA (parcial).

Delimitado por la calle Alcalá límite con barrio de Ventas y Pueblo Nuevo números impares del 279 al 369 entre calle Alcalde López Casero y la calle de los Hermanos de Pablo, calle de los Hermanos de Pablo números impares del 1 al 45 entre la calle Alcalá y calle de José del Hierro, calle José del Hierro límite con barrio de La Concepción números pares entre calle Hermanos de Pablo y calle de la Virgen de Lluc, calle de la Virgen de Lluc entre calle José del Hierro y plaza de José Banús, y la calle Alcalde López Casero números pares del 2 al 20 entre plaza de José Banús y calle Alcalá.

- (*) 153 QUINTANA (parcial).

Delimitado por calle Hermanos de Pablo números pares del 2 al 42 desde calle Alcalá hasta calle José del Hierro, calle José del Hierro límite con barrio Concepción números pares del 42 al 68 desde calle Hermanos de Pablo hasta calle Arturo Soria, calle Arturo Soria números impares del 5 al 29 desde calle Hermanos de Pablo hasta calle Alcalá, calle Alcalá límite con barrio Pueblo Nuevo números impares del 371 al 417 desde calle Arturo Soria hasta calle Hermanos de Pablo.

- 154 CONCEPCIÓN (parcial).

Delimitado por la calle Alcalá límite con barrio de Ventas números impares del 249 al 277 entre M-30 y calle Alcalde López Casero, calle Alcalde López Casero límite con barrio de Quintana, números impares del 1 al 15 entre la calle Alcalá y la plaza de José Banús, calle de la Virgen de Lluc entre plaza de José Banús y calle de José del Hierro, calle de José del Hierro límite con barrio de Quintana números impares entre la calle Virgen del Lluc y calle de los Hermanos de Pablo, calle de los Hermanos de Pablo números impares entre calle de José del Hierro y la calle de la Virgen de la Novena, calle de la Virgen de la Novena números

impares del 1 al 9 entre la calle de los Hermanos de Pablo y la calle de la Virgen del Vall, calle Virgen del Vall límite con barrio de San Pascual números pares del 12 al 58 entre calle de la Virgen de la Novena y calle de Antonio Cantalejo, calle de Antonio Cantalejo límite con barrio de San Pascual entre calle de la Virgen del Vall y la calle Persuasión, calle Persuasión límite con barrio de San Pascual acera pares entre calle Antonio Cantalejo y calle de la Virgen de Lourdes, y la calle de la Virgen de Lourdes límite con barrio de San Pascual números pares del 2 al 42 entre la calle Persuasión y la M-30.

- (*) 154 CONCEPCIÓN (parcial).

Delimitado por calle Hermanos de Pablo números pares del 46 al 48 entre calle José del Hierro y calle Virgen de la Novena, calle Virgen de la Novena números pares entre calle Hermanos de Pablo y calle Juan Pérez Zúñiga, calle Juan Pérez Zúñiga límite con barrio San Pascual números pares del 2 al 42 entre calle de Virgen de la Novena y calle Arturo Soria, calle Arturo Soria números impares del 33 al 65 entre calle Juan Pérez Zúñiga y calle José del Hierro, calle José del Hierro límite con barrio Quintana números impares del 7 al 71 entre calle Arturo Soria y calle Hermanos de Pablo.

- 155 SAN PASCUAL (parcial).

Delimitado por la calle Virgen de Lourdes límite con barrio Concepción entre la calle Persuasión y la M-30, calle Persuasión límite con barrio Concepción entre calle Virgen de Lourdes y calle de Antonio Cantalejo, calle de Antonio Cantalejo límite con barrio Concepción entre calle Persuasión y calle de la Virgen del Val, calle de la Virgen del Val límite con barrio Concepción números impares del 1 al 37 entre la calle Antonio Cantalejo y la calle Juan Pérez de Zúñiga, calle Juan Pérez de Zúñiga números impares entre la calle Virgen del Val y calle de Arturo Soria, calle de Arturo Soria números impares del 75 al 97 entre calle Juan Pérez de Zúñiga y A-2 avenida de América, y la avenida de América A-2 límite con barrio San Juan Bautista.

- 156 SAN JUAN BAUTISTA (parcial).

Delimitado por la avenida de América A-2, límite con barrio de San Pascual, entre M-30 y cruce con calle Arturo Soria, calle de Arturo Soria números impares del 99 al 157 entre avenida de América A-2, y la calle José Silva, calle José Silva límite con barrio de Colina números impares entre calle de Arturo Soria y M-30.

- 157 COLINA (parcial).

Delimitado por la calle José Silva límite con barrio de San Juan Bautista pares entre M-30 y calle Arturo Soria, calle Arturo Soria números impares del 159 al 209 entre calle José Silva y puente Costa Rica, puente Costa Rica límite con barrio de Atalaya entre calle Arturo Soria y la M-30.

- 158 ATALAYA (parcial).

Delimitado por el puente Costa Rica límite con barrio de Colina desde M-30 hasta calle Arturo Soria, calle Arturo Soria números impares del 231 al 253 entre puente de Costa Rica y cuesta del Sagrado Corazón, cuesta del Sagrado Corazón límite con barrio Costillares entre calle Arturo Soria y M-30.

- (*) 159 COSTILLARES (parcial).

Delimitado por la cuesta del Sagrado Corazón límite con barrio Atalaya entre M-30 y calle Arturo Soria, calle Arturo Soria números impares del 255 al final entre cuesta Sagrado Corazón y calle Manuel Azaña y calle Manuel Azaña límite con barrio de Valdefuentes entre Arturo Soria y M-30.

(*) La implantación del SER en estas zonas se llevará a cabo en los términos previstos en la disposición transitoria quinta".

Diecisiete.- Se adiciona a la OMS la disposición transitoria séptima, que queda redactada en los siguientes términos.

"Disposición transitoria séptima. *Autorización temporal de la circulación y estacionamiento de determinados vehículos con clasificación ambiental "A", condicionada al efectivo cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno.*

1. Sin perjuicio de lo previsto en el artículo 21.3, atendiendo a razones de proporcionalidad y al actual cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados en el anexo I apartado B.I. del Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire y en el cuadro 2 de la sección 1 del anexo I de la Directiva (UE) 2024/2881 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, sobre la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, se autoriza la circulación, con carácter temporal y condicionado, por las vías públicas urbanas de Madrid ZBE que no formen parte del ámbito territorial de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica regulado en los artículos 23.2 y 24.2, de forma condicionada a que se mantenga el efectivo cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno, previamente citados, en todas las estaciones de la Red de estaciones de vigilancia de calidad del aire de la ciudad de Madrid, exclusivamente respecto de los siguientes vehículos con clasificación ambiental "A":

a) Los vehículos con clasificación ambiental "A" que, desde el 1 de enero de 2022, y de forma ininterrumpida hasta el momento en que se produzca la circulación, cumplan los requisitos de encontrarse domiciliados en la ciudad de Madrid en el Registro Nacional de Vehículos y que figuren de alta en el Padrón del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM) del Ayuntamiento de Madrid.

b) El resto de vehículos con clasificación ambiental "A" que a fecha 1 de enero de 2022, o en cualquier momento posterior, incumplan los requisitos de encontrarse domiciliados en la ciudad de Madrid en el Registro Nacional de Vehículos y de figurar de alta en el Padrón del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM) del Ayuntamiento de Madrid, siempre que no sean automóviles de tipo "turismo" con clasificación 10 por criterio de construcción, clasificados en las categorías 00 Sin especificar, 02 Familiar y 33 Todoterreno por criterio de utilización.

2. Sin perjuicio de lo previsto en el artículo 49.7 y la disposición transitoria cuarta apartado 1, atendiendo a razones de proporcionalidad y al actual cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados en el anexo I apartado B.I. del Real Decreto 102/2011, de 28 de enero y en el cuadro 2 de la sección 1 del anexo I de la Directiva (UE) 2024/2881, se autoriza temporalmente, a los vehículos referidos en el apartado 1 de esta disposición que figuren empadronados en domicilio incluido en el Área de Estacionamiento Regulado delimitada en el anexo I, el estacionamiento exclusivamente en el barrio al que pertenezca el domicilio de empadronamiento del vehículo, de forma condicionada a que se mantenga el efectivo cumplimiento de los valores límite de dióxido de nitrógeno, previamente citados, en todas las estaciones de la Red de estaciones de vigilancia de calidad del aire de la ciudad de Madrid.

3. Si se produjera un incumplimiento de cualquiera de los valores límite de dióxido de nitrógeno regulados en el anexo I apartado B.I. del Real Decreto 102/2011, de 28 de enero y en el cuadro 2 de la sección 1 del anexo I de la Directiva (UE) 2024/2881, en cualquiera de las estaciones de la Red de estaciones de vigilancia de calidad del aire de la ciudad de Madrid, se extinguirá el periodo transitorio de autorización temporal regulado en los apartados 1 y 2 de esta disposición.

No obstante, atendiendo a razones de seguridad jurídica, el Ayuntamiento de Madrid deberá declarar formalmente, mediante acuerdo de la Junta de Gobierno, que deberá publicarse oficialmente en el "Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid" y en el "Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid" y electrónicamente en el portal web municipal, la situación de incumplimiento de la condición que rige el periodo transitorio de autorización temporal regulado en los apartados 1 y 2 de esta disposición y, consecuentemente, la aplicación plena del articulo 21.3 respecto de los vehículos referidos en el apartado 1 y del articulo 49.7 respecto de los

vehículos referidos en el apartado 2 de esta disposición. El referido acuerdo producirá efectos a los seis meses de su publicación en el "Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid", plazo durante el cual dispondrán los titulares de los vehículos afectados para adaptar su situación a las restricciones acordadas".

Dieciocho. El anexo III queda redactado en los siguientes términos:

"ANEXO III

Régimen de gestión y funcionamiento de la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro

Primero. Criterios de gestión de las autorizaciones de circulación de vehículos a motor por la ZBEDEP Distrito Centro.

La circulación de vehículos a motor por las vías públicas urbanas de la ZBEDEP Distrito Centro (en adelante, DC) se somete al obligado cumplimiento de lo establecido en los artículos 21 a 23, 25, 35, 195 y las disposiciones transitorias primera y segunda.

El incumplimiento de cualquiera de las condiciones, prohibiciones, limitaciones y requisitos, tanto los generales de los artículos 21, 25, 35, 195, las disposiciones transitorias primera y segunda y el anexo II, como los específicos de la ZBEDEP DC regulados en los artículos 22, 23.3 y este anexo III, conlleva la prohibición de circulación por DC.

Las autorizaciones de circulación de vehículos a motor por las vías públicas urbanas de la ZBEDEP DC se gestionarán a través del Sistema de gestión de la ZBEDEP DC (en adelante, SGDC), en función de los requisitos de clasificación ambiental de los vehículos según su potencial contaminante específicamente exigidos para circular por DC, en los términos previstos en los artículos 22, 23, 195, la disposición transitoria segunda y este anexo, conforme a los criterios que se expresan a continuación. Los vehículos CERO emisiones y turismos ECO, debido a su clasificación ambiental, no precisan de ninguna gestión por parte del ciudadano independientemente de la modalidad de titularidad de uso del vehículo:

1. Vehículos de las personas empadronadas en el Distrito Centro.

a) Alta de las personas residentes en el sistema de gestión de DC. Las personas mayores de dieciséis años de edad empadronadas en el Distrito Centro que deseen obtener autorización para la circulación por DC de sus vehículos y los de las personas a las que inviten podrán hacerlo, a través de la Sede Electrónica municipal https://sede.madrid.es, o mediante los canales de atención a la ciudadanía del Ayuntamiento de Madrid, sin perjuicio de lo previsto en el artículo 16.4 de la LPAC.

No obstante, si su inscripción padronal se encontrase protegida, la gestión de sus autorizaciones de circulación por DC exige su personación en cualquiera de las Oficinas de Atención a la Ciudadanía (en adelante, OAC).

b) Alta de los vehículos. Deberán darse de alta en el SGDC los vehículos conforme a las siguientes normas:

1.º Vehículos en propiedad: La Administración municipal tramitará de oficio la autorización de circulación por la ZBEDEP DC de todos los vehículos en propiedad de las personas empadronadas en un domicilio situado en el DC, cuyos vehículos se encuentren dados de alta en el municipio de Madrid en el RV de la DGT, sin necesidad de gestión alguna por las personas residentes.

La autorización de circulación por DC tendrá vigencia mientras se mantenga el cumplimiento de los requisitos de empadronamiento de la persona titular del vehículo y del vehículo en un domicilio del municipio de Madrid.

2.º Otros supuestos: Las personas empadronadas en el DC deberán aportar, a través de la Sede Electrónica https://sede.madrid.es, o presencialmente en cualquiera de las OOAC o en la Oficina Especializada de Atención a la Ciudadanía de DC (en adelante, OEAC de DC) de acuerdo con la distribución de funciones entre las mismas vigente en cada momento, la documentación acreditativa de la disposición del vehículo, para gestionar su autorización de circulación por DC, en los siguientes supuestos:

1. Nuevas adquisiciones de vehículos que aún no figuren en el RV: Deberá aportarse el permiso de circulación provisional del vehículo. La autorización de circulación por DC tendrá una vigencia máxima de dos meses contados desde el día de su concesión.

2. Vehículos en trámite de adquisición o cambio de titularidad: Deberá aportarse la documentación provisional de permiso de circulación del vehículo o el justificante profesional de cambio de titularidad mediante gestoría administrativa. La autorización de circulación por DC tendrá una vigencia máxima de dos meses contados desde el día de su concesión.

3. Vehículos en régimen de *renting*, *leasing*, o arrendamiento, siempre y cuando la parte arrendadora figure dada de alta en el IAE en un epígrafe de actividad relacionado con el arrendamiento de vehículos y, tratándose de una empresa, su objeto social esté relacionado con este tipo de actividad: deberá aportarse el contrato en el que conste la persona empadronada como arrendataria. Si en el contrato no figurara la matrícula del vehículo y la fecha de finalización de contrato deberá aportarse, además, el acta de entrega o un certificado de la parte arrendadora en el que consten tales datos.

La vigencia de la autorización de circulación por DC se ajustará a lo que disponga el correspondiente contrato.

4. Vehículos de sustitución: En caso de avería, se aportará resguardo de depósito u orden de reparación del vehículo emitida por taller o contrato de sustitución de la aseguradora. En caso de robo, se aportará denuncia presentada en comisaría o contrato de sustitución de la aseguradora.

La autorización de circulación por DC tendrá una vigencia máxima de dos meses contados desde el día de su concesión, que podrá prorrogarse previa solicitud expresa que justifique la persistencia de la situación que determinó la sustitución.

5. Vehículos en usufructo: La persona empadronada titular del derecho de usufructo sobre el vehículo deberá aportar documento público acreditativo de la constitución del derecho real de usufructo, en el que conste la persona empadronada como usufructuaria y el vehículo como cosa usufructuada.

La autorización de circulación por DC mantendrá su vigencia mientras concurran los requisitos en base a los cuales se concedió.

6. Vehículos en régimen de retribución en especie: Se aportará, a través del registro electrónico o de los medios electrónicos que habilite el Ayuntamiento de Madrid, comunicación de la empresa titular o arrendataria del vehículo mediante contrato de *renting*, *leasing* o arrendamiento en la que conste que la persona empadronada en el DC es trabajadora por cuenta ajena empleada de la empresa, que la duración del contrato es al menos la pretendida para la autorización, y que el vehículo constituye retribución en especie de la persona trabajadora, indicando su cuantía.

Si dicho vehículo no fuera propiedad de la persona empleadora, se aportará contrato de *renting*, *leasing* o arrendamiento en el que conste la persona empleadora como arrendataria. En el supuesto de que no figurara la matrícula del vehículo y la fecha de finalización de contrato en el contrato deberá aportarse, además, el acta de entrega o un certificado de la parte arrendadora en el que consten tales datos.

La autorización de circulación por DC se concederá por periodos máximos de doce meses contados desde la fecha de su concesión, renovables mientras se mantenga el régimen retributivo.

7. Vehículos con matrícula extranjera, diplomática u otras de vehículos que no hayan sido objeto de clasificación ambiental: Se aportará permiso de circulación y ficha técnica del vehículo o documento de la DGT donde se acredite la categoría de clasificación ambiental del vehículo, al objeto de clasificar el vehículo conforme al punto 1 del apartado E del anexo II del RGV para la aplicación del artículo 23.3 y de este anexo.

La autorización de circulación por DC se concederá por un periodo máximo de seis meses contados desde el día de su concesión.

c) La Administración municipal asume el compromiso de calidad de dar respuesta a las solicitudes de autorización de circulación por DC formuladas a través de la sede electrónica en el plazo de diez días naturales contados desde su presentación.

En defecto de concesión o denegación expresa de la autorización de circulación por DC en los diez días siguientes contados desde el día en que se solicitó, se entenderá provisionalmente autorizada la circulación del vehículo por DC hasta las veintitrés horas cincuenta y nueve minutos y cincuenta y nueve segundos del día en que se comunique a la persona solicitante la concesión o denegación expresa de la autorización de circulación por DC solicitada, o, en su defecto, del día en que se cumpla el plazo máximo de tres meses contados desde la fecha en que la solicitud haya entrado en la sede electrónica habilitada para ello por el Ayuntamiento de Madrid.

2. Vehículos de quienes sean invitados por las personas empadronadas en el Distrito Centro.

a) Las personas empadronadas en el Distrito Centro, una vez se encuentren de alta en el SGDC podrán tramitar, cada uno de los meses del año, hasta un máximo de veinte autorizaciones individuales de circulación por DC de un día de duración para un vehículo de las personas por ellas invitadas, con sujeción a los requisitos medioambientales generales y específicos establecidos en los artículos 21 a 23 ambos inclusive, 25, 35 y las disposiciones transitorias primera y segunda.

b) La persona empadronada en DC podrá gestionar las autorizaciones de circulación por DC a través del SGDC mediante la Sede Electrónica https://sede.madrid.es y los canales municipales de atención a la ciudadanía.

c) Las autorizaciones de circulación por DC tendrán validez desde las cero horas hasta las veintitrés horas cincuenta y nueve minutos y cincuenta y nueve segundos del día para el que se gestionen. Podrán solicitarse desde tres meses naturales antes del día de circulación por DC hasta en los cinco días naturales posteriores al día de la circulación efectiva del vehículo por DC.

d) Las autorizaciones de circulación por DC concedidas podrán ser dadas de baja hasta el día anterior al día respecto al que se hubiera solicitado la autorización de circulación del vehículo por DC.

3. Vehículos turismo que indiquen las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior de DC o se desarrollen en los mercadillos municipales ubicados en dicha ZBEDEP.

a) Alta en el sistema de gestión de la ZBEDEP DC de las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior de la ZBEDEP DC o se desarrollen en los mercadillos municipales ubicados en dicha ZBEDEP:

Las empresas que soliciten darse de alta en el SGDC deberán presentar, a través de la Sede Electrónica municipal https://sede.madrid.es, una declaración responsable en la que indiquen:

1.º el número de inscripción en el Censo de Locales del Ayuntamiento de Madrid o el justificante de haber solicitado dicha inscripción, o la autorización para el ejercicio del comercio ambulante en el mercadillo ubicado en la ZBEDEP DC;

2.º la ubicación precisa del local u oficina o del puesto en el mercadillo municipal en el cual se ejerce la actividad en DC;

3.º y que se encuentra de alta en el IAE. El Ayuntamiento de Madrid comprobará de oficio el alta en el IAE de la empresa.

Por su parte, la presentación por los autónomos de la citada declaración responsable podrá realizarse a través de la Sede Electrónica municipal https://sede.madrid.es, o mediante los canales de atención a la ciudadanía del Ayuntamiento de Madrid, sin perjuicio de lo previsto en el artículo 16.4 de la LPAC.

Se concederá una única alta en el SGDC a cada número de identificación fiscal (NIF/NIE), con independencia del número de locales o autorizaciones municipales para la venta en los mercadillos de la ciudad de Madrid que la empresa o el autónomo posea o disponga en DC. Todo local u oficina solo podrá estar vinculado, exclusivamente, a un único número de identificación fiscal y a una única alta en el SGDC, con independencia de que su uso pueda ser compartido por diversas empresas o autónomos.

b) Alta de los vehículos. Una vez se encuentren dados de alta en el SGDC, las empresas y autónomos podrán dar de alta hasta tres matrículas, que podrán modificar hasta dos veces en cada mes natural, correspondientes a vehículos turismo que cumplan los requisitos ambientales establecidos en el artículo 23 y cuya circulación por DC resulte imprescindible para el adecuado desarrollo de su actividad. La gestión de las autorizaciones de circulación por DC deberá realizarse a través de la Sede Electrónica municipal https://sede.madrid.es por las empresas, mientras que los autónomos podrán gestionar las autorizaciones mediante la Sede Electrónica o mediante los canales de atención a la ciudadanía del Ayuntamiento de Madrid, sin perjuicio de lo previsto en el artículo 16.4 de la LPAC.

c) Vigencia de las autorizaciones de circulación por DC. Las autorizaciones de circulación por DC se mantendrán en vigor mientras concurran los requisitos en base a los cuales se concedió.

En defecto de concesión o denegación expresa de la condición autorizadora del número de identificación fiscal (NIF/NIE) solicitante en los diez días siguientes contados desde el día en que se solicitó, se entenderá concedida provisionalmente dicha condición autorizadora hasta las veintitrés horas cincuenta y nueve minutos y cincuenta y nueve segundos del día en que se comunique a la persona solicitante la resolución expresa sobre su solicitud, o, en su defecto, del día en que se cumpla el plazo máximo de tres meses contados desde la fecha en que la solicitud haya entrado en la Sede Electrónica habilitada para ello por el Ayuntamiento de Madrid.

El régimen de alta de los vehículos con arreglo a la concesión provisional de la condición autorizadora se realizará de la manera prevista en el apartado b), y perderá su efecto en el caso de que finalmente no se conceda expresamente dicha condición autorizadora.

4. Vehículos turismo de quienes sean invitados o invitadas por las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicados en el interior de Distrito Centro o se desarrollen en los mercadillos municipales situados en dicha ZBEDEP.

a) Las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior de DC, una vez se encuentren de alta en el SGDC, podrán tramitar, cada uno de los meses del año, hasta un máximo de veinte autorizaciones individuales de circulación por DC de un día de duración para un concreto vehículo de las personas por ellos o ellas invitadas.

b) Estas autorizaciones de circulación por DC se gestionarán en el SGDC a través de la Sede Electrónica municipal https://sede.madrid.es directamente por la empresa o autónomo. Los autónomos también podrán realizar la gestión mediante los canales de atención a la ciudadanía del Ayuntamiento de Madrid, sin perjuicio del resto de medios legalmente previstos.

c) Estas autorizaciones de circulación por DC tendrán validez desde las cero horas hasta las veintitrés horas cincuenta y nueve minutos y cincuenta y nueve segundos del día para el que se gestionen. Podrán solicitarse desde tres meses naturales antes del día de la circulación hasta en los cinco días naturales posteriores al día de la circulación efectiva del vehículo por DC.

d) Estas autorizaciones de circulación podrán ser dadas de baja hasta el día anterior al día en que el vehículo ha sido autorizado para circular por DC".

5. Vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta especial de estacionamiento de vehículos para personas con movilidad reducida (TEPMR).

La circulación por la ZBEDEP DC de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte de las personas titulares de la TEPMR se condiciona a su alta en el SGDC tanto de su TEPMR, como de la obtención previa de la autorización de circulación por DC para el concreto vehículo que la persona titular de la TEPMR conduzca, o que emplee para su transporte y en el que deberá exhibirse la TEPMR en la forma reglamentaria, conforme a las siguientes normas:

a) Alta en el SGDC de las personas titulares de TEPMR: La persona titular de la TEPMR, directamente o mediante representante, deberá solicitar su alta en el SGDC vinculada a su respectiva TEPMR en los siguientes términos:

1.°) Si la persona titular de la TEPMR residiera en la Comunidad de Madrid podrá autorizar expresamente, en su solicitud de alta en el SGPE, la consulta por el Ayuntamiento de Madrid de la base de datos autonómica.

2.°) La persona titular de la TEPMR, o su representante, deberá presentar la TEPMR por las dos caras, anverso y reverso, a través de la Sede Electrónica municipal https://sede.madrid.es, o mediante los canales de atención a la ciudadanía del Ayuntamiento de Madrid, sin perjuicio de lo previsto en el artículo 16.4 de la LPAC, en los siguientes supuestos: en defecto de autorización para la consulta; cuando sea imposible técnicamente por parte del SGDC realizar la verificación en la base de datos de la Comunidad de Madrid; cuando la consulta realizada no arroje resultados; cuando la persona fuera menor de edad; y cuando la persona titular de la TEPMR resida en un municipio que no pertenezca a la Comunidad de Madrid.

3.°) El alta en el Sistema de Gestión de las personas titulares de TEPMR llevará asociado el alta en los sistemas de gestión de la totalidad de zonas de bajas emisiones de la ciudad de Madrid.

b) Alta en el SGDC de los vehículos de las personas titulares de TEPMR: La persona titular de TEPMR, o su representante, deberá solicitar el alta en el SGDC de la matrícula de un único vehículo que conducirá, o que empleará para su transporte. El SGDC posibilitará a las propias personas interesadas realizar un cambio de vehículo una vez al día, de forma telemática a través de la Sede Electrónica https://sede.madrid.es o por cualquiera de los canales de atención a la ciudadanía del Ayuntamiento de Madrid, sin perjuicio del resto de medios legalmente previstos.

c) La autorización de circulación por DC para un vehículo destinado al transporte de una persona con movilidad reducida estará vigente mientras lo esté la correspondiente TEPMR y durante el plazo concedido legalmente para la renovación de la misma.

d) La Administración municipal asume el compromiso de calidad de dar respuesta a las solicitudes de autorización de circulación por DC formuladas a través de la Sede Electrónica en el plazo de diez días naturales contados desde su presentación.

En defecto de concesión o denegación expresa de la autorización de circulación por DC en los diez días siguientes contados desde el día en que se solicitó, se entenderá provisionalmente autorizada la circulación del vehículo por DC hasta las veintitrés horas cincuenta y nueve minutos y cincuenta y nueve segundos del día en que se comunique a la persona solicitante la resolución expresa sobre su solicitud, o, en su defecto, del día en que se cumpla el plazo máximo de tres meses contados desde la fecha en que la solicitud haya entrado en la Sede Electrónica habilitada para ello por el Ayuntamiento de Madrid.

6. Vehículos de los servicios públicos esenciales y de servicios públicos básicos prestados por las Administraciones públicas y sus contratistas.

a) Servicios públicos esenciales: La Administración municipal gestionará de oficio en el SGDC las autorizaciones de circulación por DC de los vehículos con los que se presten servicios públicos esenciales, incluyendo los Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Policía municipal y Agentes de Movilidad de la ciudad de Madrid, Fuerzas Armadas, extinción de incendios, protección civil, salvamento, ambulancias, otros servicios de emergencias y grúa municipal, que se encuentren clasificados en los siguientes grupos y caracteres:

1.º Por criterios de utilización, en los siguientes grupos del apartado C del anexo II del RGV, considerando el segundo grupo de cifras:

1. Grupo 43 Ambulancia: automóvil acondicionado para el transporte idóneo de personas enfermas o accidentadas.

2. Grupo 44 Servicio médico: vehículo acondicionado para funciones sanitarias como análisis, radioscopia, urgencias y otros similares.

3. Grupo 46 Bomberos: vehículo destinado al Servicio de los Cuerpos de Bomberos.

4. Grupo 53 Grúa de arrastre: automóvil provisto de dispositivos que permiten, elevándolo parcialmente, el arrastre de otro vehículo.

2.° Atendiendo al criterio del servicio al que se destinan los vehículos, en los siguientes grupos de la clasificación del apartado D del anexo II del RGV, considerando los siguientes caracteres segundo y tercero:

1. 07. Ambulancia: vehículo destinado a realizar transporte de personas enfermas o accidentadas.

2. 13. Policía: vehículo destinado a los servicios de policía, que se presten por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

3. 14. Bomberos: vehículo destinado a ser utilizado por los bomberos para la extinción de incendios.

4. 15. Protección civil y salvamento: vehículo destinado a realizar servicios de protección civil y salvamento.

5. 16. Defensa: vehículo adscrito al Ministerio de Defensa.

b) Servicios públicos básicos: La Administración pública correspondiente deberá solicitar a la OEAC el alta en el SGDC. La OEAC facilitará a la Administración interesada el acceso a los canales telemáticos que permitirán gestionar las autorizaciones de circulación por DC de los vehículos, rotulados y debidamente identificados desde su parte posterior, mediante los cuales se presten servicios públicos básicos, como limpieza viaria, recogida de

residuos, mantenimiento y conservación de vías públicas, zonas verdes, instalaciones, patrimonio municipal y otros servicios municipales en gestión tanto directa como indirecta.

c) Requisitos medioambientales de los vehículos empleados por los servicios públicos esenciales y básicos.

1.° Solo podrán gestionarse las autorizaciones de circulación por DC para vehículos que cumplan los requisitos medioambientales establecidos en el artículo 23.

2.° A efectos de la aplicación de la excepción prevista en el artículo 23.3 e) 1.°, para autorizar la circulación por DC de vehículos que no dispongan de la clasificación ambiental exigida, los titulares del servicio público deberán justificar en su solicitud ante la OEAC de DC, con la documentación oportuna, la imposibilidad de prestar el servicio con otro tipo de vehículo, bien porque le vincule un contrato vigente, o bien porque no exista ese tipo de vehículos de las categorías requeridas por el artículo 23 para circular por la ZBEDEP DC.

7. Vehículos de profesionales del Servicio Madrileño de Salud de asistencia sanitaria domiciliaria en la ZBEDEP DC y vehículos que utilicen los profesionales de los equipos de trasplantes en los procesos de donación y trasplantes de órganos.

a) Los vehículos que utilicen los profesionales del Servicio Madrileño de Salud que presten servicios a domicilio dentro del ámbito de la Zona Básica de Salud del correspondiente centro de salud que se encuentre en DC en el ejercicio de las funciones públicas sanitarias que les son propias, podrán circular por la ZBEDEP DC desde las ocho horas a las veintiuna horas del día para el que se gestione la autorización. Las autorizaciones podrán solicitarse desde tres meses naturales antes del día de la circulación prevista hasta en los cinco días naturales posteriores al día de circulación efectiva por DC.

La Consejería de Sanidad o el órgano autonómico competente en la materia deberán solicitar a la OEAC el alta en el SGDC. Una vez de alta, la OEAC facilitará el acceso a los canales telemáticos que permitirán gestionar las autorizaciones de circulación por DC para los vehículos particulares de estos profesionales sanitarios.

b) Podrán circular por DC los vehículos que utilicen los profesionales de los equipos de trasplantes en los procesos de donación y trasplantes de órganos, con el fin de facilitar la llegada con la mayor celeridad posible de estos profesionales a los centros autorizados por la Organización Nacional de Trasplantes.

La Consejería de Sanidad o las unidades de coordinación autonómicas de trasplantes competentes solicitarán a la OEAC del alta en el SGDC. Una vez de alta, la OEAC facilitará el acceso a los canales telemáticos que permitirán gestionar las oportunas autorizaciones de circulación por DC.

8. Vehículos industriales debidamente rotulados e identificados que presten servicios de urgencias en la vía pública sobre suministro de agua, gas, electricidad o telecomunicaciones y de sus contratistas que realicen obras en la vía pública.

Las empresas que presten servicios de urgencia en la vía pública sobre suministro de agua, gas, electricidad o telecomunicaciones, y sus contratistas que realicen obras en la vía pública con este objeto, deberán solicitar a la OEAC su alta en el SGDC como empresas de este colectivo, a los efectos de gestionar las autorizaciones de circulación por DC para los vehículos industriales de su flota sin limitación de horarios. El alta de la empresa y de los vehículos en el SGDC se tramitará previa comprobación por la Administración municipal de los siguientes extremos:

a) Acreditación del objeto social de la empresa.

b) Epígrafe del IAE en que la empresa se encuentra dada de alta.

c) Documentación acreditativa de la disposición de los vehículos en los siguientes casos:

1.º Nuevas adquisiciones de vehículos que aún no figuren en el RV: Se aportará permiso de circulación y ficha técnica del vehículo. La autorización de circulación por DC tendrá una vigencia máxima de dos meses contados desde el día de su concesión.

2.º Vehículos en trámite de adquisición o cambio de titularidad: Deberá aportarse justificante profesional de cambio de titularidad mediante gestoría administrativa, o el documento acreditativo de permiso provisional de circulación del vehículo. La autorización de circulación por DC tendrá una vigencia máxima de dos meses contados desde el día de su concesión.

3.º Vehículos en régimen de *renting*, *leasing*, o arrendamiento, siempre que la parte arrendadora figure dada de alta en el IAE en un epígrafe de actividad relacionado con el arrendamiento de vehículos y, tratándose de una empresa, su objeto social esté relacionado con este tipo de actividad: Se deberá aportar el contrato en el que conste la empresa interesada como arrendataria y el acta de entrega o un certificado de la parte arrendadora que permita la identificación de la matrícula del vehículo y la fecha de finalización del contrato, solo en el caso en que no aparezcan estos datos en el contrato.

4.º Vehículos de sustitución: En caso de avería, se aportará resguardo de depósito u orden de reparación del vehículo emitida por taller o contrato de sustitución de la aseguradora; en caso de robo, denuncia presentada en comisaría o contrato de sustitución de la aseguradora. La autorización de circulación por DC tendrá una vigencia máxima de dos meses contados desde el día de su concesión.

9. Vehículos de transporte público colectivo de viajeros en autobús o autocar, incluidos los que presten servicios regulares de uso general, así como aquellos que realicen servicios discrecionales o regulares de uso especial, entre otros los destinados al transporte de viajeros con origen o destino en establecimientos o instituciones ubicados en el ámbito de la citada ZBEDEP, o los que presten servicios de transporte turístico.

a) La Administración municipal gestionará de oficio las autorizaciones de circulación por DC de los vehículos de transporte público colectivo de viajeros en autobús o autocar, incluidos los que presten servicios regulares de uso general, así como aquellos que realicen servicios discrecionales o regulares de uso especial, entre otros los destinados al transporte de viajeros con origen o destino en los establecimientos o instituciones de la ZBEDEP DC, y de los que presten servicio de transporte turístico en la citada ZBEDEP.

b) El vehículo debe estar encuadrado en alguna de las siguientes secciones de la clasificación por criterios de construcción del apartado B del anexo II del RGV:

1.º Grupo 11: Autobús o autocar con MMA de hasta tres mil quinientos kilogramos.

2.º Grupo 12: Autobús o autocar MMA mayor de tres mil quinientos kilogramos.

3.º Grupo 13: Autobús o autocar articulado.

4.º Grupo 14: Autobús o autocar mixto.

5.º Grupo 16: Autobús o autocar de dos pisos.

10. Vehículos autotaxis y vehículos turismo de arrendamiento con conductor (VTC) que cumplan lo regulado en el artículo 195 y la disposición transitoria segunda.

a) Los autotaxis del Área de Prestación Conjunta de Madrid (APC de Madrid) que cumplan lo regulado en el artículo 195 y la disposición transitoria segunda podrán circular por DC, sin necesidad de solicitud previa porque se gestionará de oficio por la Administración municipal, de forma condicionada al cumplimiento de los requisitos de clasificación ambiental regulados en los artículos 21 a 23 ambos inclusive, 25, 35, 195 y las disposiciones transitorias primera y segunda ambas inclusive. La autorización de circulación por DC se mantendrá en vigor mientras concurran los requisitos en base a los cuales se concedió.

b) Las personas titulares de licencias de autotaxi que no pertenezcan al APC de Madrid que cumplan lo regulado en el artículo 195 y la disposición transitoria segunda podrán solicitar autorización para circular por DC siempre que cumplan los requisitos de clasificación ambiental regulada en los artículos 21 a 23 ambos inclusive, 25, 35, 195 y las disposiciones transitorias primera y segunda ambas inclusive y se encuentren debidamente identificados como autotaxi en su parte posterior. La autorización de circulación por DC se mantendrá en vigor mientras concurran los requisitos en base a los cuales se concedió, salvo que los solicitantes renuncien de manera expresa a la misma.

c) Los vehículos de arrendamiento con conductor (VTC) con servicio previamente contratado con origen o destino en la ZBEDEP Distrito Centro, que cumplan lo regulado en el artículo 195 y la disposición transitoria segunda, podrán obtener autorización para circular por DC siempre que cumplan simultáneamente los siguientes requisitos acumulativos: que figuren previamente de alta en el SGDC, y cumplan con las restricciones de circulación derivadas de ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en aplicación de los artículos 25 y 35.

El alta en el SGDC exige la presentación de la solicitud por la persona titular de la autorización VTC a través de la Sede Electrónica https://sede.madrid.es, o mediante los canales de atención a la ciudadanía del Ayuntamiento de Madrid, sin perjuicio de las formas previstas en el artículo 16.4 de la LPAC.

Por razones de eficiencia, en aquellos supuestos en los que no pueda comprobarse de oficio por la Administración municipal el cumplimiento de los requisitos del artículo 195 y la disposición transitoria segunda, la persona titular de la autorización VTC deberá aportar la siguiente documentación:

1.ª) Si el vehículo asignado a una autorización VTC se encuentra en trámite de adquisición o cambio de titularidad, se aportará justificante profesional de cambio de titularidad o la autorización provisional de circulación del vehículo.

2.ª) Si el vehículo asignado a una autorización VTC, se encontrase en régimen de *renting*, *leasing*, o arrendamiento (siempre y cuando la parte arrendadora figure dada de alta en el IAE en un epígrafe de actividad relacionado con el arrendamiento de vehículos y, tratándose de una empresa, su objeto social esté relacionado con este tipo de actividad), se aportará el contrato en el que conste la interesada como arrendataria y el acta de entrega o un certificado de la parte arrendadora que permita la identificación de la matrícula del vehículo y la fecha de finalización del contrato.

La autorización para circular por DC se mantendrá en vigor mientras concurran los requisitos en base a los cuales se concedió, sujetándose expresamente al cumplimiento de los requisitos medioambientales regulados en los artículos 23, 35, 195 y la disposición transitoria segunda.

d) La Administración municipal asume el compromiso de calidad de dar respuesta a las solicitudes de autorización para circular por DC formuladas a través de la Sede Electrónica en el plazo de diez días naturales contados desde su presentación.

En defecto de concesión o denegación expresa de la autorización para circular por DC en los diez días siguientes contados desde el día en que se solicitó, se entenderá autorizada provisionalmente la circulación del vehículo por DC hasta las veintitrés horas cincuenta y nueve minutos y cincuenta y nueve segundos del día en que se comunique a la persona solicitante la resolución expresa sobre su solicitud, o, en su defecto, del día en que se

cumpla el plazo máximo de tres meses contados desde la fecha en que la solicitud haya entrado en la Sede Electrónica habilitada para ello por el Ayuntamiento de Madrid.

11. Vehículos con autorización en vigor del colectivo cualificado de titulares de vehículos comerciales e industriales del SER.

La Administración municipal tramitará de oficio la autorización para circular por DC de los vehículos con autorización del SER en vigor del colectivo cualificado de titulares de vehículos comerciales e industriales, y que cumplan los requisitos medioambientales, no precisándose gestión alguna por sus titulares.

12. Vehículos de empresas y profesionales que presten servicios o entreguen o recojan suministros en la ZBEDEP DC.

La Administración municipal gestionará la autorización para circular por DC de los vehículos industriales de empresas y profesionales de servicios y suministros, de acuerdo con los criterios siguientes:

a) Para la obtención de la autorización para circular por DC deberán cumplirse los siguientes requisitos:

1.º El vehículo debe estar clasificado por criterio de construcción en alguna de las siguientes secciones del apartado B del anexo II del RGV, sin superar en ningún caso los dieciocho mil kilogramos de MMA salvo autorización expresa del órgano municipal competente:

1. Vehículos con MMA mayor de tres mil quinientos kilogramos (industrial pesado):

a. Grupo 21: camión con MMA mayor de tres mil quinientos kilogramos y menor o igual de dieciocho mil kilogramos.

b. Grupo 22: camión con MMA mayor de doce mil kilogramos.

c. Grupo 25: furgón con MMA mayor de tres mil quinientos kilogramos y menor o igual de doce mil kilogramos.

d. Grupo 26: furgón con MMA mayor de doce mil kilogramos.

2. Vehículos con MMA menor o igual a tres mil quinientos kilogramos (industrial ligero):

a. Grupo 05: motocarro.

b. Grupo 17: *pick-up*.

c. Grupo 20: camión MMA de hasta tres mil quinientos kilogramos.

d. Grupo 24: furgón o furgoneta MMA de hasta tres mil quinientos kilogramos.

e. Grupo 30: derivado de turismo.

f. Grupo 31: vehículo mixto adaptable.

2.º La persona interesada debe disponer del vehículo a título de propiedad, o acreditar en la forma que se indica en el punto siguiente disponer del vehículo en régimen de *renting*, *leasing*, arrendamiento, como vehículo en trámite de adquisición o como vehículo de sustitución.

3.º Las personas titulares de vehículos con MMA menor o igual a tres mil quinientos kilogramos deberán hallarse de alta en el IAE para poder solicitar la autorización para circular por DC.

b) Las autorizaciones para circular por DC se tramitarán conforme a las siguientes normas:

1.º Los vehículos con MMA mayor de tres mil quinientos kilogramos y no superior a dieciocho mil kilogramos: las autorizaciones para circular por DC se tramitarán de oficio por la Administración municipal.

2.º Los vehículos con MMA menor o igual a tres mil quinientos kilogramos: para poder obtener las autorizaciones para circular por DC deberán darse previamente de alta en el SGDC a través de la Sede Electrónica municipal https://sede.madrid.es o en la OEAC de DC.

La Administración municipal comprobará de oficio el alta en el IAE de las personas interesadas.

Las entidades registradas en el catálogo de entidades de distribución de medicamentos de la Agencia Española de Medicamentos y Productos Sanitarios deberán identificarse como tales, a la hora de solicitar las autorizaciones para circular por DC de los vehículos que se empleen de forma efectiva en la prestación del servicio de entrega y recogida de medicamentos a centros sanitarios, oficinas de farmacia y centros de vacunación.

Las personas o entidades interesadas deberán aportar la tarjeta de transporte ligero (MDL) en vigor, o tarjeta de transporte privado complementario (MPC) en vigor, si el vehículo debe disponer de ella.

Habrán de aportar, asimismo, los siguientes documentos en función del título en virtud del cual dispongan del vehículo:

1. Nuevas adquisiciones de vehículos que aún no figuren en el RV: se aportará permiso provisional de circulación del vehículo.

2. Vehículos en trámite de adquisición o cambio de titularidad: deberá aportarse justificante profesional de cambio de titularidad (gestoría administrativa) o la autorización provisional de circulación del vehículo.

3. Vehículos en régimen de *renting*, *leasing*, o arrendamiento, siempre y cuando la parte arrendadora figure dada de alta en el IAE en un epígrafe de actividad relacionado con el arrendamiento de vehículos y, tratándose de una empresa, su objeto social esté relacionado con este tipo de actividad: deberá aportarse el contrato en el que conste la empresa o profesional que preste servicios o entregue o recoja suministros en DC como arrendataria, y el acta de entrega o un certificado de la parte arrendadora que permita la identificación de la matrícula del vehículo y la fecha de finalización del contrato, solo en el caso en que no aparezcan estos datos en el contrato.

4. Vehículos de sustitución: a) en caso de avería, se aportará resguardo de depósito u orden de reparación del vehículo emitida por taller o contrato de sustitución de la aseguradora; b) en caso de robo, se aportará denuncia presentada en comisaría o contrato de sustitución de la aseguradora.

c) La autorización para circular por DC se mantendrá en vigor mientras concurran los requisitos en base a los cuales se concedió, excepto en los supuestos de nuevas adquisiciones de vehículos que aún no figuren en el RV, vehículos en trámite de adquisición o cambio de titularidad y vehículos de sustitución, en los que la autorización para circular por DC tendrá una vigencia máxima de dos meses contados desde el día de su concesión.

d) La Administración municipal asume el compromiso de calidad de dar respuesta a las solicitudes de autorización para circular por DC formuladas a través de la Sede Electrónica en el plazo de diez días naturales contados desde su presentación.

En defecto de concesión o denegación expresa de la autorización para circular por DC en los diez días siguientes contados desde el día en que se solicitó, se entenderá autorizada provisionalmente la circulación del vehículo por DC hasta las veintitrés horas cincuenta y nueve minutos y cincuenta y nueve segundos del día en que se

comunique a la persona solicitante la resolución expresa sobre su solicitud concesión o denegación expresa de la autorización para circular por DC, o, en su defecto, del día en que se cumpla el plazo máximo de tres meses contados desde la fecha en que la solicitud haya entrado en la Sede Electrónica habilitada para ello por el Ayuntamiento de Madrid.

e) Horarios de circulación por la ZBEDEP DC: la circulación por DC de los vehículos de distribución urbana de mercancías y servicios comerciales y profesionales se autorizará dentro de las siguientes franjas horarias reguladas en el artículo 23.3 e) 7.°, en función de la clasificación ambiental del vehículo:

a) los vehículos CERO emisiones: durante las 24 horas del día.

b) los vehículos ECO: de 7:00 a 21:00 horas.

c) los vehículos C: de 7:00 a 15:00 horas.

No obstante, atendiendo a razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, no están sujetos a limitación horaria los vehículos industriales de entidades registradas en el catálogo de entidades de distribución de medicamentos de la AEMPS destinados al servicio de entrega y recogida de medicamentos a centros sanitarios, oficinas de farmacia y centros de vacunación ubicados en la ZBEDEP de DC, y los que presten el servicio de recogida de residuos de las oficinas de farmacia ubicadas en la citada zona, en el marco del sistema SIGRE.

13. Vehículos que estacionen en un aparcamiento de uso público o privado, en una plaza de garaje particular, en una plaza de aparcamiento municipal para personas residentes (PAR), o en una reserva no dotacional del interior de la ZBEDEP DC.

a) Aparcamientos:

1.° A efectos de la aplicación del artículo 23.3 apartados e) 9.°, e) 10.° y f) se consideran aparcamientos las superficies destinadas al estacionamiento de vehículos situadas en un inmueble cuando:

1. Aparcamiento de uso público: sean titulares o arrendatarias del inmueble personas físicas o jurídicas que desarrollen en el mismo una actividad económica directamente relacionada con el uso de las plazas por la que reciban una contraprestación económica.

2. Aparcamiento de uso privado: las personas titulares o arrendatarias del inmueble realicen una actividad distinta a la de la explotación económica de las plazas de estacionamiento que conlleve el uso de las mismas por sus vehículos, los de sus trabajadores y trabajadoras o personas invitadas sin contraprestación alguna.

2.° Las personas titulares de los aparcamientos o responsables de su gestión, directamente o a través de sus representantes, deberán solicitar a la OEAC el alta como usuarios en el SGDC, que se tramitará previa comprobación por la Administración municipal de los siguientes extremos:

1. Respecto a los aparcamientos de uso público (artículo 23.3 f)):

a. Inscripción o acreditación de la solicitud de inscripción del aparcamiento en el Censo de Locales del Ayuntamiento de Madrid.

b. Alta del titular en el IAE.

c. Si el aparcamiento no dispone de sistema de captación de matrículas por imagen: licencia urbanística o documentación acreditativa del número de plazas de estacionamiento de las que dispone, con indicación del número de plazas especiales reservadas a PMR.

2. Respecto a los aparcamientos de uso privado (artículo 23.3 e) 9.°):

a. Documentación acreditativa de la titularidad del aparcamiento.

b. Si el aparcamiento no dispone de sistema de captación de matrículas por imagen: licencia urbanística o documentación acreditativa del número de plazas de que dispone el aparcamiento, con indicación del número de plazas especiales reservadas a PMR.

3.° Si el aparcamiento dispone de sistema electrónico de captación de matrículas por imagen se autoriza la circulación por DC de todos aquellos vehículos que cumplan los requisitos ambientales establecidos en los artículos 21 a 23, 35, y las disposiciones transitorias primera y segunda, cuyas matrículas sean registradas por el sistema de captación de matrículas del aparcamiento.

4.° Si el aparcamiento no dispone de sistema electrónico de captación de matrículas por imagen, podrá autorizarse la circulación por DC de los vehículos que la persona titular o responsable de la gestión del aparcamiento declare bajo su responsabilidad que han estacionado de forma efectiva en su aparcamiento, hasta un número máximo de vehículos diario equivalente al cuádruple del número de plazas de rotación de las que dispone el aparcamiento, pudiendo ampliarse esta cifra a solicitud de la persona titular o responsable de la gestión del aparcamiento si acreditara justificada y documentalmente tener una rotación superior. Se autorizará la circulación por DC del vehículo que figure en el contrato de abono, exclusivamente uno por cada plaza de abonado o abonada, condicionándose la eficacia de la autorización a que se produzca el efectivo estacionamiento del concreto vehículo en el aparcamiento.

b) Garajes:

1.° A efectos del artículo 23.3 e) 9.° y de este anexo se consideran plazas de garaje las plazas de aparcamiento utilizadas por una persona física o jurídica para su uso particular.

Las personas, físicas o jurídicas, propietarias de plazas de garaje de uso particular en la ZBEDEP DC podrán darse de alta en el SGDC aportando la siguiente documentación, en la que deberán identificar la planta y el número de la plaza del garaje:

1. Documentación justificativa de la propiedad de forma individualizada de cada una de las plazas de garaje: escritura de propiedad y nota simple del Registro de la Propiedad expedida con una antelación máxima de seis meses.

2. En los casos de propiedades proindiviso de superficies que contienen plazas de aparcamiento deberá aportarse certificación la persona que ostente la presidencia o administración de la comunidad de propietarios y propietarias del inmueble en que se encuentren estas superficies, acreditativa de la disposición de la plaza por parte de la persona interesada.

La documentación podrá presentarse en cualquiera de las formas previstas en el artículo 16.4 de la LPAC, sin perjuicio de la recomendación de uso preferente de la Sede Electrónica municipal https://sede.madrid.es, por razones de eficacia y celeridad. En los casos de propiedades proindiviso de superficies que contienen plazas de aparcamiento de uso particular la documentación podrá presentarse para su estudio y, en su caso, para la autorización de la circulación por DC de vehículos en la OEAC, además de en la Sede Electrónica municipal.

2.º Se podrá autorizar la circulación por DC de un vehículo, independientemente de su titularidad, por cada plaza de hasta quince metros cuadrados útiles, sin computar la superficie de zonas comunes asignada a la plaza de garaje, y de dos vehículos por cada plaza de más de quince metros cuadrados útiles y de hasta veinticinco metros cuadrados útiles. La concesión de la autorización de circulación por DC en caso de superficies superiores

a veinticinco metros cuadrados útiles se realizará por el Ayuntamiento de Madrid por tramos de diez metros cuadrados útiles, descartando a estos efectos los restos inferiores a diez metros cuadrados útiles.

3.º El SGDC posibilitará realizar el cambio de matrícula de estos vehículos una vez cada día.

c) Plazas de aparcamiento municipal para personas residentes (en adelante, PAR) situadas en el interior de la ZBEDEP DC (artículo 23.3 e) 10.º):

Las personas cesionarias del uso temporal o abonadas de media y larga duración de plazas de residentes de aparcamientos municipales del interior de la ZBEDEP DC podrán darse de alta en el SGDC a través de la Sede Electrónica municipal https://sede.madrid.es o en cualquiera de las OAC, a efectos de la autorización de la circulación por DC de un único vehículo por cada plaza de aparcamiento. El SGDC posibilitará realizar una vez al día el cambio de matrícula del único vehículo que puede asignarse a cada plaza de aparcamiento. La Administración municipal gestionará y controlará de oficio estas autorizaciones mediante consulta a sus bases de datos.

d) Reservas de estacionamiento no dotacionales en la vía pública:

Las personas titulares de los establecimientos públicos o privados que cuenten con reservas de estacionamiento no dotacional autorizadas en la ZBEDEP DC podrán solicitar a la OEAC el alta en el SGDC. Dicha OEAC facilitará el acceso a los canales telemáticos del SGDC que permitirán gestionar las autorizaciones para circular por DC de un número máximo de vehículos diario equivalente al cuádruple del número de plazas de estacionamiento de la reserva de estacionamiento no dotacional de que se trate, pudiendo ampliarse esta cifra, a solicitud de la persona que ostente su titularidad o sea responsable de la misma, si ésta acredita justificadamente que tal reserva tiene una rotación superior.

Quien ostente la titularidad de la reserva deberá tramitar la autorización para circular por DC de estos vehículos en el SGDC desde tres meses naturales antes del día en que se prevé la circulación del vehículo hasta cinco días naturales posteriores al día en que se produzca de forma efectiva la circulación por DC del concreto vehículo.

14. Vehículos de autoescuelas ubicadas en la ZBEDEP DC destinados a prácticas de conducción (artículo 23.23 e) 11.°).

a) La tramitación de las autorizaciones para circular por DC de los vehículos destinados a prácticas de conducción deberá realizarse por la persona titular o que gestiona la autoescuela, mediante solicitud a la OEAC de DC el alta en el SGDC que se tramitará previa comprobación de los siguientes extremos:

1.° Inscripción o acreditación de la solicitud de inscripción de la autoescuela en el Censo de Locales del Ayuntamiento.

2.° Alta en el IAE de la persona titular.

b) Se autorizará la circulación por DC de los vehículos de la autoescuela destinados a la práctica de la conducción con clasificación ambiental C, exclusivamente cuando estén clasificados en el grupo 05 escuela de conductores del epígrafe C del anexo II del RGV. Los vehículos CERO emisiones y ECO pueden circular por DC al amparo del artículo 23.3.d). 4°).

15. Vehículos que accedan a los talleres de reparación de vehículos ubicados en la ZBEDEP DC (artículo 23.3 e) 12.°).

a) La tramitación de las autorizaciones para circular por DC se realizará por la persona titular o responsable de la gestión del taller de reparación de vehículos, quien deberá solicitar el alta en el SGDC a la OEAC o a cualquier OAC. La tramitación del alta requerirá la previa comprobación de los siguientes extremos:

1.°) Inscripción o acreditación de la solicitud de inscripción del taller en el Censo de Locales del Ayuntamiento de Madrid.

2.°) Alta en el IAE de la persona titular.

3.°) Número de vado del paso de carruajes.

4.°) Licencia urbanística o documentación acreditativa del número de plazas que destina el taller al estacionamiento de vehículos.

Una vez dado de alta en el SGDC, la OEAC facilitará el acceso a los canales telemáticos que permitirán a los talleres gestionar las autorizaciones para circular por DC de los vehículos que, cumpliendo los requisitos de los artículos 22, 23, 195, 25 y 35 y este anexo, ingresen en el taller.

b) El alta en el SGDC permitirá a la persona titular del taller o responsable de su gestión, directamente o mediante representante, gestionar y obtener la autorización de circulación por DC de un número máximo de cuatro vehículos diarios por cada una de las plazas de las instalaciones del taller donde puedan estacionar vehículos. Asimismo, si el taller dispone de autorización del colectivo cualificado de titulares de talleres de reparación de vehículos del SER se adicionarán cuatro autorizaciones para circular por DC por cada una de las autorizaciones de estacionamiento del SER en vigor de que disponga el taller como colectivo cualificado del SER.

16. Vehículos para actos y ocupaciones en la vía pública, incluidos los vehículos de mudanzas, cuya circulación por DC autorice el órgano competente al efecto (artículo 23.3 e) 13.º).

a) Los órganos municipales competentes tramitarán las autorizaciones para circular por DC de los vehículos autorizados para la realización de actos y ocupaciones en la vía pública, así como para los vehículos de empresas de mudanzas que hayan obtenido la autorización del Ayuntamiento de Madrid para realizar esta actividad.

Para la gestión de estas autorizaciones para circular por DC la OEAC facilitará a dichos órganos municipales el acceso a los canales telemáticos del SGDC habilitados al efecto.

b) La vigencia de estas autorizaciones para circular por DC se corresponderá con la de la autorización municipal concedida para efectuar el acto u ocupación en la vía pública o la mudanza.

17. Vehículos especiales (artículo 23.3 e) 14.º).

a) De conformidad con lo previsto en el artículo 23.3 e) 14.° pueden circular por DC los vehículos especiales registrados en el RV en alguna de las siguientes secciones de la clasificación por criterios de construcción del apartado B o de utilización del apartado C del anexo II del RGV:

1.° Por criterios de construcción del vehículo: En los siguientes grupos:

23. Tracto- camión.

70. Militares.

2.° Por criterios de utilización del vehículo: En los siguientes grupos:

12. Portacontenedores.

15. Portavehículos.

17. Basculante.

18. Dumper.

21. Capitoné.

22. Blindado.

27. Cisterna.

28. Cisterna isoterma.

29. Cisterna refrigerante.

30. Cisterna frigorífica.

31. Cisterna calorífica.

32. Góndola.

45. Funerario.

47. RTV.

49. Taller o laboratorio.

53. Grúa de arrastre.

54. Grúa de elevación.

55. Basurero.

56. Hormigonera.

60. Extractor de fangos.

61. Autobomba.

62. Grupo electrógeno.

63. Compresor.

64. Carretilla transportadora elevadora.

65. Barredora.

66. Bomba de hormigonar.

67. Perforadora.

68. Excavadora.

69. Retro- excavadora.

70. Cargadora.

71. Cargadora retro-excavadora.

72. Traílla.

73. Niveladora.

74. Compactador vibratorio.

75. Compactador estático.

76. Riego asfáltico.

77. Pintabandas.

b) Los citados vehículos especiales que dispongan de clasificación ambiental CERO emisiones y ECO tienen autorizada la circulación por DC sin necesidad de gestión administrativa previa, siempre que cumplan los requisitos exigidos en cada momento en aplicación de los artículos 21 a 23 ambos inclusive, 25, 35 y la disposición transitoria primera.

c) Conforme a lo previsto en el artículo 23.3 e) 14.° y previa alta en el SGDC, por la persona titular del vehículo o quien debidamente acreditado le represente podrá solicitarse, con carácter excepcional, autorización expresa para la circulación por DC de aquellos vehículos especiales definidos en el apartado primero.17.a) de este anexo que dispongan de clasificación ambiental B según su potencial contaminante, respecto a los que la persona prestadora del servicio justifique la imposibilidad de realizarlo con otro tipo de vehículo, bien porque le vincule un contrato durante su vigencia, o bien porque no exista ese tipo de vehículo de categoría ambiental CERO emisiones, ECO o C.

18. Vehículos históricos (artículo 23.3 e) 15.º).

a) Se permite la circulación por la ZBEDEP DC de los vehículos históricos conforme al RVH en los términos establecidos en los artículos 21.3 y 23.3 e) 15.°, previa comprobación de oficio de su matrícula.

b) Estos vehículos solo podrán estacionar en el interior de esta ZBEDEP en un aparcamiento de uso público o privado o reserva de estacionamiento, y sin perjuicio de lo establecido en el artículo 23.3 e) 15.° para los vehículos históricos de más de cincuenta años, así como para las motocicletas que tengan la condición de históricas. Los primeros podrán estacionar en superficie, previa obtención de la correspondiente autorización del SER en un parquímetro o dispositivo móvil habilitado al efecto.

19. Vehículos que utilicen los abogados del servicio de guardia del Turno de Oficio que proporcionen asistencia letrada al detenido y a las personas víctimas de los delitos de violencia de género y de trata de personas en las Comisarías de Policía Nacional de Centro y Retiro, para el ejercicio exclusivo de dicho servicio de guardia.

a) Se autoriza la circulación por DC de los vehículos de las clases turismos, ciclomotores, motocicletas y vehículos de tres ruedas asimilados a ciclomotores y motocicletas que, cumpliendo los requisitos de clasificación ambiental regulados en el artículo 23.3 e) 16.°, utilicen los abogados y las abogadas del servicio de guardia del Turno de Oficio que proporcionen asistencia letrada a la persona detenida y a las personas víctimas de los

delitos de violencia de género y de trata de personas, en las Comisarías de Policía Nacional de Centro, situada en la calle de Leganitos n.° 19, y de Retiro, situada en la calle Huertas, n.° 76-78, para el ejercicio exclusivo de dicho servicio de guardia.

b) El régimen de obtención de estas autorizaciones para circular por DC es el siguiente:

1.° Podrán circular por la ZBEDEP DC todos aquellos vehículos de los anteriormente citados que utilicen los abogados y las abogadas del servicio de guardia para acudir a cualquiera de ambas comisarías.

2.° Se proporcionará al Colegio de Abogados de Madrid el alta en el SGDC y acceso a los canales telemáticos para la gestión de estas autorizaciones para circular por DC.

3. º El Colegio de Abogados de Madrid deberá suscribir una declaración responsable en la que se comprometa a introducir en el SGDC única y exclusivamente las matrículas de los vehículos con los que los abogados adscritos a este servicio de guardia de asistencia letrada hayan prestado los servicios indicados en una de las dos comisarías citadas.

4.º El Colegio de Abogados de Madrid podrá conceder diez autorizaciones para circular por DC diarios para este objeto, sin perjuicio de su posible y posterior ampliación en caso de mayor necesidad justificada.

c) Cada autorización permitirá circular por DC al concreto vehículo autorizado desde las cero horas hasta las veintitrés horas cincuenta y nueve minutos y cincuenta y nueve segundos del día para el que se tramite la autorización para circular por DC.

d) La gestión de autorizaciones para circular por DC podrá realizarse desde tres meses antes hasta en los cinco días naturales siguientes al día en que se haya producido la circulación efectiva del concreto vehículo por DC.

20. Vehículos que accedan a la ZBEDEP DC para dejar o recoger alumnos de educación infantil y primaria, así como a los alumnos de enseñanza secundaria cuyas necesidades así lo exijan (artículo 23.3 e) 17.º).

a) Las escuelas infantiles, colegios de educación infantil y primaria, así como los institutos de enseñanza secundaria cuando las necesidades de sus alumnos así lo exijan, podrán obtener autorización para circular por DC conforme al artículo 23.3 e) 17.º en los siguientes términos: deberán solicitar a la OEAC el alta en el SGDC que, una vez obtenido, les permitirá acceder a los canales telemáticos para gestionar las autorizaciones para circular por DC exclusivamente durante los días lectivos comprendidos entre el día 1 de septiembre y el día 30 de junio de acuerdo con lo que disponga el calendario escolar establecido por la Administración educativa, sin perjuicio de lo previsto en el artículo 16.4 de la LPAC.

b) Estas autorizaciones para circular por DC podrán ser solicitadas, asimismo, directamente por los padres, madres o tutores de los alumnos. A tal efecto, las personas interesadas podrán formular sus solicitudes a través de cualquiera de las OOAC y de la OEAC de DC, o de los canales telemáticos que habilite al efecto el Ayuntamiento de Madrid, para un máximo de dos vehículos por alumno para los días lectivos comprendidos entre el día 1 de septiembre y el día 30 de junio de acuerdo con lo que disponga el calendario escolar establecido por la Administración educativa. El padre, madre, tutor o tutora del alumno o de la alumna deberá aportar certificado donde se indique la persona autorizada para recoger al alumno o a la alumna, sellado por el centro educativo correspondiente.

c) Estas autorizaciones para circular por DC tendrán validez desde las siete horas hasta las veinte horas del día para el que se gestionen. Podrán solicitarse desde tres meses naturales antes del día previsto de circulación por DC, hasta en los cinco días naturales posteriores al día en que se haya producido la circulación efectiva del concreto vehículo por DC.

d) Estas autorizaciones para circular por DC se podrán conceder exclusivamente a los vehículos que cumplan los requisitos ambientales establecidos en los artículos 21 a 23, 25 y 35.

21. Vehículos de personas trabajadoras de establecimientos del interior de la ZBEDEP DC con horario nocturno.

a) Las personas trabajadoras en establecimientos situados en el interior de la ZBEDEP DC con horario de entrada o salida del lugar de trabajo comprendido entre las cero horas y las seis horas y treinta minutos, podrán darse de alta en el SGDC ante la OEAC para gestionar la autorización de circulación por DC de un único vehículo de las clases turismos, ciclomotores, motocicletas y vehículos de tres ruedas asimilados a ciclomotores y motocicletas, a través de la Sede Electrónica municipal https://sede.madrid.es, o mediante por los canales de atención a la ciudadanía del Ayuntamiento de Madrid, sin perjuicio de lo previsto en el artículo 16.4 de la LPAC. A tal efecto, las personas interesadas deberán aportar la siguiente documentación:

1.° Contrato de trabajo y nómina en la que figuren retribuciones en concepto de nocturnidad u horario a turnos.

2.° Documento de la persona empleadora que acredite el horario que realiza la persona trabajadora.

b) Las personas trabajadoras de establecimientos situados en el interior de la ZBEDEP DC con horario de entrada o salida del lugar de trabajo comprendido entre las cero horas y las seis horas y treinta minutos deberán aportar la matrícula de un único vehículo de alguna de las clases indicadas en el apartado a). El SGDC permitirá realizar el cambio de matrícula de dicho vehículo una vez al día.

c) La autorización para circular por DC se mantendrá en vigor mientras concurran los requisitos en base a los cuales se concedió.

22. Autorizaciones extraordinarias de circulación por la ZBEDEP DC.

El órgano municipal competente en materia de gestión y control de la ZBEDEP DC podrá conceder por resolución motivada, a solicitud justificada de las personas interesadas autorizaciones extraordinarias de circulación por las vías públicas urbanas de la ZBEDEP DC, para supuestos excepcionales que no tienen cabida en los apartados 1 a 21 ambos inclusive, en los términos previstos en el artículo 22.9.

23. Gestores apoderados y representantes.

Las personas interesadas con capacidad de obrar que se encuentren de alta en el SGDC podrán dar de alta en la misma, a través de la Sede Electrónica https://sede.madrid.es o presencialmente en cualquiera de las OOAC, a un gestor apoderado, a efectos de la tramitación por parte de éste de las correspondientes autorizaciones para circular por la ZBEDEP DC.

Asimismo, deberán solicitar el alta en el SGDC los representantes legales de las personas físicas menores de edad o incapacitadas legal o judicialmente.

Las personas jurídicas deberán relacionarse con el Ayuntamiento de Madrid, a los efectos establecidos en este anexo, por medios electrónicos y a través de sus correspondientes representantes legales.

24. Información sobre la ZBEDEP DC.

El Ayuntamiento de Madrid expondrá en el portal web municipal www.madrid.es información actualizada sobre el perímetro, las vías incluidas en su ámbito de aplicación, la normativa reguladora, las restricciones de circulación y estacionamiento, y los criterios de gestión y funcionamiento de la ZBEDEP Distrito Centro y de su sistema de gestión.

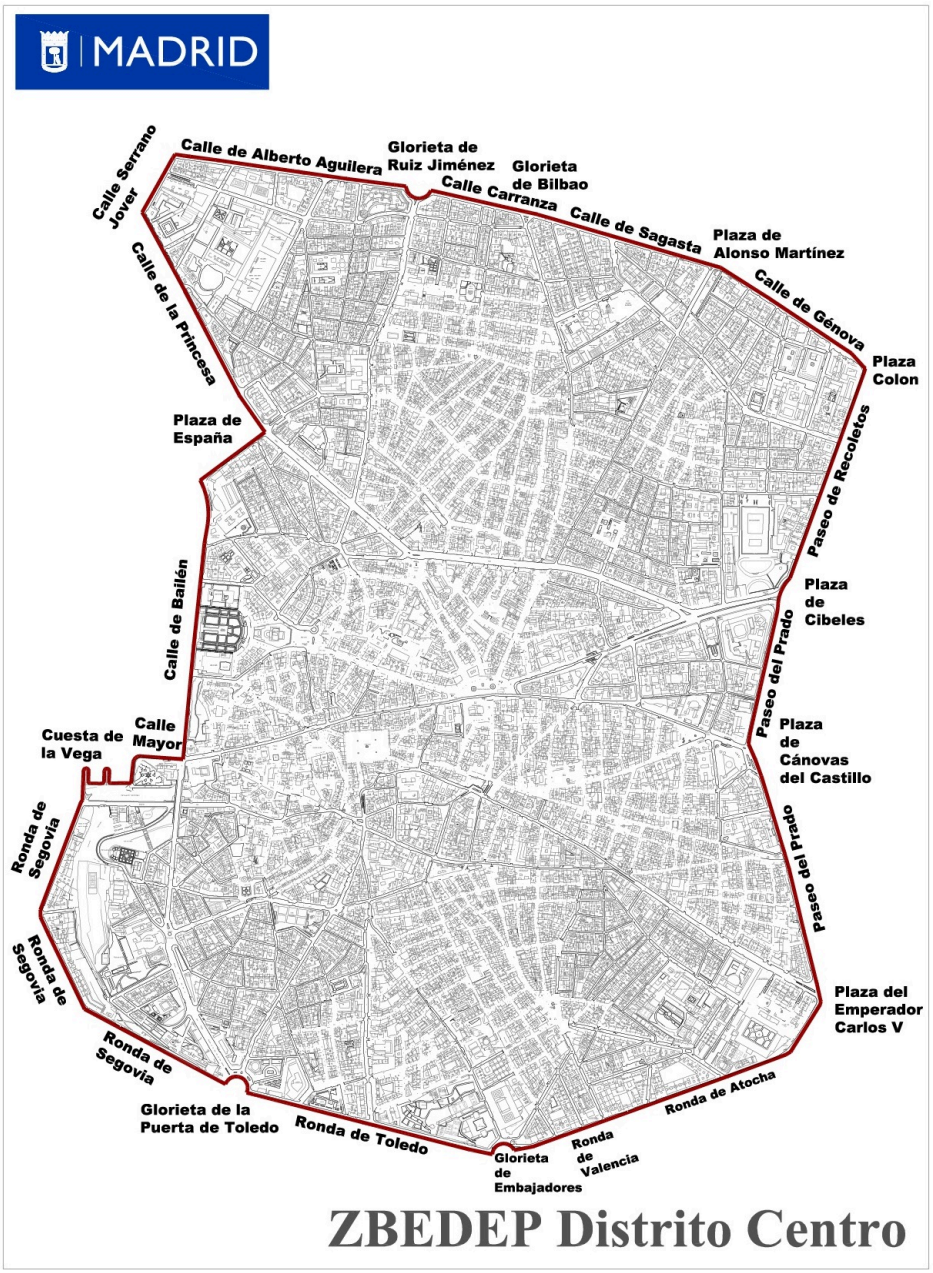
Asimismo, expondrá el portal de datos abiertos el mapa interactivo con el perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro, las vías incluidas en su ámbito territorial sujetas a dicha ordenación permanente de tráfico y la ubicación de las cámaras con lector OCR.

El Ayuntamiento de Madrid publicará en el portal de transparencia la normativa de la ZBEDEP Distrito Centro, junto al resto de la OMS.

Segundo. Delimitación territorial y ordenación viaria de la ZBEDEP Distrito Centro.

1. Ámbito territorial de la ZBEDEP DC.

Las restricciones a la circulación de la ZBEDEP Distrito Centro se aplican al ámbito territorial regulado en el artículo 23.2. A efectos de facilitar su conocimiento se reproduce en el siguiente plano:



2. Circulación por las vías públicas urbanas de la ZBEDEP Distrito Centro.

Podrán acceder y circular por los viales interiores de la ZBEDEP DC los vehículos regulados en el artículo 23.3 y en la disposición transitoria segunda, sin perjuicio de la aplicación de lo previsto en los artículos 21, 25, 35 y el apartado 2 de la disposición transitoria primera.

3. Vías de libre circulación en la ZBEDEP DC.

Se permite la libre circulación de vehículos en todas las calles que componen el perímetro de la ZBEDEP DC delimitado por el artículo 23.2, así como por los siguientes viales o tramos de éstos:

1.ª calle Santa Cruz de Marcenado (de calle Serrano Jover a calle Mártires de Alcalá).

2.ª calle Mártires de Alcalá.

3.ª calle Seminario de Nobles.

4.ª avenida Gran Vía de San Francisco.

5.ª calle Bailén.

6.ª calle Algeciras.

7.ª cuesta Ramón.

8.ª calle Ventura Rodríguez (de calle Princesa a calle Duque de Liria).

9.ª calle Duque de Liria (de calle Ventura Rodríguez a calle Princesa)".

Diecinueve.- El anexo IV queda redactado en los siguientes términos:

"ANEXO IV

Régimen de funcionamiento de la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica

Primero. Restricciones a la circulación por las vías públicas urbanas de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

1. La circulación por las vías públicas incluidas en el ámbito territorial de la ZBEDEP Plaza Elíptica se somete al obligado cumplimiento de lo establecido en los artículos 21, 22, 24, 25, 35, 195 y las disposiciones transitorias primera y segunda.

2. El incumplimiento de cualquiera de las condiciones, prohibiciones, limitaciones y requisitos, tanto los generales de los artículos 21, 25, 35, 195, las disposiciones transitorias primera y segunda y el anexo II, como los específicos de la ZBEDEP Plaza Elíptica regulados en los artículos 22 y 24.3, tiene como consecuencia jurídica la prohibición de circulación por las vías públicas incluidas en el ámbito territorial de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

3. El incumplimiento de las restricciones de circulación de la ZBEDEP Plaza Elíptica se encuentra legalmente tipificado como infracción grave de tráfico por el artículo 76 z3) de la LTSV.

Segundo. Régimen de gestión y funcionamiento.

La gestión de las autorizaciones para circular en las vías públicas urbanas incluidas en el ámbito territorial de la ZBEDEP Plaza Elíptica se gestionarán a través del Sistema de gestión de la ZBEDEP Plaza Elíptica (en adelante, SGPE), en los términos previstos en los artículos 22 y 24, conforme a los siguientes criterios:

1. Vehículos conducidos por o empleados para transportar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento de vehículos para personas con movilidad reducida (TEPMR).

1. La circulación de vehículos conducidos por o empleados para transportar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento de vehículos para personas con movilidad reducida (TEPMR) se condiciona al cumplimiento simultáneo de las siguientes obligaciones:

1.°) La persona titular figure de alta en el SGPE vinculada a su concreta TEPMR, que deberá encontrarse vigente o en plazo de renovación. El alta de la TEPMR en el sistema de gestión municipal es única para todas las zonas de bajas emisiones de la ciudad de Madrid.

2.°) El vehículo figure de alta como autorizado en el Sistema de gestión de la ZBEDEP Plaza Elíptica (en adelante, SGPE) vinculado a una concreta TEPMR. El alta de los vehículos PMR en el sistema de gestión municipal es único para todas las zonas de bajas emisiones de la ciudad de Madrid.

3.°) El vehículo autorizado exhiba reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1 a) y 9.1 b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1 a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad.

4.°) La persona titular de la TEPMR conduzca el vehículo, o sea trasportada en el mismo mientras circule el vehículo haciendo uso de la concreta TEPMR.

2. La persona titular de la TEPMR, directamente o mediante representante, deberá solicitar su alta en el SGPE vinculada a su respectiva TEPMR en los siguientes términos:

1.°) Si la persona titular de la TEPMR residiera en la Comunidad de Madrid podrá autorizar expresamente, en su solicitud de alta en el SGPE, la consulta por el Ayuntamiento de Madrid de la base de datos autonómica.

2.°) La persona titular de la TEPMR, o su representante, deberá presentar la TEPMR, por las dos caras, anverso y reverso, a través de la Sede Electrónica municipal https://sede.madrid.es, o mediante los canales de atención a la ciudadanía del Ayuntamiento de Madrid, sin perjuicio de lo previsto en el artículo 16.4 de la LPAC, en los siguientes supuestos: en defecto de autorización para la consulta; cuando sea imposible técnicamente por parte del SGMZBE realizar la verificación en la base de datos de la Comunidad de Madrid; cuando la consulta realizada no arroje resultados; cuando la persona fuera menor de edad; y cuando la persona titular de la TEPMR resida en un municipio que no pertenezca a la Comunidad de Madrid.

3.°) El alta en el Sistema de Gestión de las personas titulares de TEPMR llevará asociado el alta en los sistemas de gestión de la totalidad de zonas de bajas emisiones de la ciudad de Madrid.

3. La persona titular de la TEPMR, directamente o mediante representante, deberá solicitar el alta en el SGPE de la matrícula de un único vehículo, el que vaya a conducir, o el que vaya a emplear para su transporte, en los siguientes términos:

1.°) El SGPE posibilitará realizar el cambio de matrícula de dicho vehículo una vez al día, de forma telemática a través de la Sede Electrónica https://sede.madrid.es o por cualquiera de los canales de atención a la ciudadanía del Ayuntamiento de Madrid.

2.°) El alta en el Sistema de Gestión de la matrícula del vehículo vinculada a una concreta persona titular de la correspondiente TEPMR llevará asociado su alta en los sistemas de gestión de la totalidad de zonas de bajas emisiones de la ciudad de Madrid.

4. La solicitud de alta de la persona titular de la TEPMR, de su concreta TEPMR y del vehículo que desee conducir o, emplear en su transporte deberá solicitarse al SGPE en los siguientes términos:

1.°) La solicitud de alta en el SGPE de la persona titular de la TEPMR, de su respectiva TEPMR y de la matrícula del vehículo debe producirse de forma previa a la circulación del vehículo con clasificación ambiental A que la persona titular de la TEPMR desee conducir, o emplear para su transporte.

2.°) El alta de la persona titular de la TEPMR, de su respectiva TEPMR y de la única matrícula que haya comunicado al Sistema de Gestión mantendrá su validez durante la validez de la TEPMR y durante el plazo legalmente establecido para su renovación. El Ayuntamiento de Madrid podrá ampliar de oficio el plazo de alta en los supuestos de retrasos en la renovación de las TEPMR imputables a la Administración.

3.°) La Administración municipal asume el compromiso de calidad de dar respuesta a las solicitudes de alta en el SGPE formuladas a través de la Sede Electrónica en el plazo de diez días naturales contados desde su presentación.

4.°) En defecto de concesión o denegación expresa de la solicitud de alta en el SGPE en los diez días siguientes contados desde el día en que se solicitó, se entenderá permitida provisionalmente la circulación del vehículo a la ZBEDEP PE hasta las veintitrés horas cincuenta y nueve minutos y cincuenta y nueve segundos del día en que se comunique a la persona solicitante la situación de alta o su denegación expresa, o, en su defecto, del día en que se cumpla el plazo máximo de tres meses contados desde la fecha en que la solicitud haya entrado en la Sede Electrónica habilitada para ello por el Ayuntamiento de Madrid.

2. Vehículos que tengan reconocida la consideración de históricos conforme a la normativa estatal de vehículos históricos.

El Ayuntamiento de Madrid comprobará de oficio la matrícula de los vehículos que figuren registrados como vehículos históricos conforme al Reglamento de Vehículos Históricos.

3. Autorizaciones extraordinarias de circulación por la ZBEDEP Plaza Elíptica.

Con carácter excepcional podrá autorizarse, mediante resolución motivada del órgano municipal competente en materia de gestión y control de la ZBEDEP Plaza Elíptica, la circulación por las vías públicas urbanas incluidas en el ámbito territorial de la citada ZBEDEP, de aquellos vehículos cuya necesidad de acceso se justifique motivadamente con base en razones de interés general por motivos de seguridad, seguridad pública, salud pública, protección civil, así como para satisfacer una necesidad privada de carácter urgente, temporal e inaplazable por el tiempo imprescindible para su satisfacción, a solicitud justificada de las personas interesadas formulada conforme a lo establecido en la LPAC.

La resolución, que tendrá una eficacia no superior al año natural sin perjuicio de futuras resoluciones, se publicará extracto en el "Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid" e íntegramente en el "Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid", así como electrónicamente en el portal web municipal.

4. Gestores apoderados y representantes.

Las personas interesadas con capacidad de obrar que se encuentren de alta en el SGPE podrán dar de alta en la misma, a través de la Sede Electrónica https://sede.madrid.es o presencialmente en alguna de las oficinas de la red de OAC, a un gestor apoderado, a efectos de la tramitación por parte de éste de las correspondientes autorizaciones de circulación por las vías públicas urbanas de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

Asimismo, deberán solicitar el alta en el SGPE los representantes legales de las personas físicas menores de edad o incapacitadas legal o judicialmente, respecto a la acreditación de los requisitos y la presentación de solicitudes que formulen en representación de estos últimos.

Las personas jurídicas deberán relacionarse con el Ayuntamiento de Madrid, a los efectos establecidos en este anexo, por medios electrónicos y a través de sus correspondientes representantes legales.

5. Información sobre la ZBEDEP Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid expondrá en el portal web municipal www.madrid.es información actualizada sobre el perímetro delimitador y las vías incluidas en su ámbito de aplicación, la normativa reguladora, las restricciones de circulación, y los criterios de gestión y funcionamiento de la ZBEDEP Plaza Elíptica y de su sistema de gestión.

Asimismo, expondrá el portal de datos abiertos el mapa interactivo con el perímetro de la ZBEDEP Plaza Elíptica, las vías incluidas en su ámbito territorial y la ubicación de las cámaras con lector OCR.

El Ayuntamiento de Madrid publicará en el portal de transparencia la normativa de la ZBEDEP Plaza Elíptica, junto al resto de la OMS.

Tercero. Delimitación territorial de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

Las restricciones a la circulación de la ZBEDEP Plaza Elíptica se aplican al ámbito territorial regulado en el artículo 24.2. A efectos de facilitar su conocimiento se reproduce en el siguiente plano:



Veinte.- En el anexo V, se modifica los acrónimos "DCA", "RV" y "RVH" y se añaden los de "AEMPS", "LCC", "ZBEDEP PE" y Ordenanza 10/2021, que quedan redactados en los siguientes términos:

"AEMPS: Agencia Española de Medicamentos y Productos Sanitarios.

DCA: Directiva (UE) 2024/2881 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, sobre la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa. Conforme a lo dispuesto en el artículo 30.1 segundo párrafo de esta Directiva (UE) 2024/2881, las referencias normativas contenidas en esta ordenanza a la Directiva 2008/50/CE, derogada por la Directiva (UE) 2024/2881, se entenderán hechas a esta última.

LCC: Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

Ordenanza 10/2021: Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la OMS de 5 de octubre de 2018.

RV: Registro Nacional de Vehículos de la DGT.

RVH: Reglamento de Vehículos Históricos, aprobado mediante Real Decreto 892/2024, de 10 de septiembre.

ZBEDEP PE: Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica".

Veintiuno.- En el anexo VI, se añade la definición de "Vehículo especialmente adaptado para ser conducido o transportar a persona con movilidad reducida", que queda redactada en los siguientes términos:

"**Vehículo especialmente adaptado para ser conducido o transportar a persona con movilidad reducida**: es aquel vehículo que satisfaga de forma efectiva las necesidades subjetivas de movilidad de la persona titular de la Tarjeta especial para el estacionamiento de vehículos de personas con movilidad reducida (TEPMR) que lo conduzca, o sea transportada en el vehículo".

Rectificados errores en artículo único apartados tres, cuatro, seis, dieciseis y dieciocho BO. Ayuntamiento de Madrid 07/05/2026 núm. 10121 pág. 10-15.

Disposición adicional única. *Lenguaje no sexista.*

En cumplimiento del artículo 14.11 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, en aquellos casos en los que esta ordenanza utiliza palabras de género masculino para referirse a personas, se entenderán referidas tanto a mujeres como a hombres, de acuerdo con los criterios establecidos por la Real Academia Española.

Disposición transitoria única. *Procedimientos en tramitación.*

Los procedimientos iniciados con anterioridad a la entrada en vigor de esta ordenanza se tramitarán conforme a lo establecido en la normativa municipal que fuera de aplicación en el momento de su incoación.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan, contradigan o resulten incompatibles con lo establecido en la presente ordenanza.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Esta ordenanza se dicta en ejercicio de las competencias atribuidas al Ayuntamiento de Madrid en materia de tráfico, circulación de vehículos, seguridad vial y ordenación de la movilidad, al amparo de lo dispuesto en los artículos 38 a 45 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid, el artículo 25.2 g) de la Ley

7/1985, de 2 de abril, de Bases del Régimen Local (LBRL) y el artículo 7 del Texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en relación con los artículos 4.1 a) de la LBRL y 55 del texto refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de Régimen Local, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 781/1996, de 18 de abril, en los términos de la LTSV.

En la regulación del tráfico, la circulación de vehículos y la seguridad vial, esta ordenanza satisface los siguientes objetivos vinculados a otros títulos competenciales que se ejercen de forma subordinada e indirecta a los títulos competenciales de tráfico, circulación y estacionamiento de vehículos, seguridad vial, movilidad y ordenación de uso de las vías y espacios públicos ejercidos de forma principal y directa: la protección de la salubridad pública, conforme al 25.2 j) de la LBRL el artículo 42.3 a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad; la protección del medio ambiente urbano conforme al 25.2 b) de la LBRL y los artículos 5.3 y 16.4 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera; en materia de zonas de bajas emisiones, conforme al artículo 14.3 a) de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética; y los principios rectores de la movilidad sostenible, conforme a Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible.

Rectificado error en disposición final primera BO. Ayuntamiento de Madrid 07/05/2026 núm. 10121 pág. 10-15.

Disposición final segunda. *Interpretación y desarrollo de la ordenanza.*

El Alcalde y la Junta de Gobierno determinarán, en su ámbito competencial respectivo, el órgano superior o directivo competente para:

a) Interpretar y resolver cuantas cuestiones surjan de la aplicación de esta ordenanza.

b) Aprobar los acuerdos, decretos y resoluciones complementarias que sean necesarias para el desarrollo y cumplimiento de esta ordenanza, que no podrán tener carácter normativo.

Disposición final tercera. *Publicación, entrada en vigor y comunicación.*

De conformidad con lo establecido en el artículo 48.3 e) y f), y en el 54 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid, la publicación, entrada en vigor y comunicación de la presente ordenanza se producirá de la siguiente forma:

a) El acuerdo de aprobación y la ordenanza se publicarán íntegramente en el "Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid" y en el "Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid".

b) La ordenanza entrará en vigor el día siguiente de su publicación en el "Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid".

c) Sin perjuicio de lo anterior, el acuerdo de aprobación se remitirá a la Administración General del Estado y a la Administración de la Comunidad de Madrid.

Documento de carácter informativo. La versión oficial puede consultarse en el "Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid" o en el "Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid".