



ACTA

N/REF.: 9/2024/PLNO
ASUNTO: Convocatoria de Pleno municipal sesión
extraordinaria 9/24 de fecha 28/05/2024

ACTA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA NUM. 9/2024, CELEBRADA POR EL EXCMO. AYUNTAMIENTO PLENO EL DÍA 28 DE MAYO DE 2024.

En la ciudad de Salamanca, siendo las ocho horas y treinta minutos del día 28 de mayo de 2024, se reúnen en el Salón de Sesiones de la Casa Consistorial, bajo la presidencia del Ilmo. Sr. Alcalde, D. Carlos Manuel García Carbayo, los siguientes señores concejales: D. Álvaro Antolín Montero, D. José Fernando Carabias Acosta, D^a María José Coca Sánchez, D. José María Collados Grande, D. Ángel Fernández Silva, D. Fidel Juan Francés Sánchez, D^a María del Mar Fuentes Chaves, D^a. María García Gómez, D. Juan José García Meilán, D^a. María Isabel Macías Tello, D^a. Laura Magdalena Miguel, D. Roberto Ángel Martín Parra, D. Pedro José Martínez Córdoba, D. José Luis Mateos Crespo, D. Ángel Molina Martínez, D^a. María Almudena Parres Cabrera, D^a. María del Carmen Seguí Kattán, D. Alejandro Miguel Pérez de la Sota, D. Ignacio Javier Rivas Serrano, D. Fernando Javier Rodríguez Alonso, D^a. Miryam Rodríguez López, D. Luis Sánchez Arévalo, D^a. María Sánchez Gómez, D. Elvira Sánchez Sánchez, D^a María Jesús Santa María Trigo y D^a María de la Vega Villar Gutiérrez de Ceballos, al objeto de celebrar en primera convocatoria la sesión extraordinaria del Excmo. Ayuntamiento Pleno, convocada en forma legal para el día de hoy.

Asisten también el Sr. Interventor, D. José Joaquín González Masa, y la Sra. Secretaria General en funciones D^a. Mercedes Tagarro Combarros, que certifica.



ILMO. SR. ALCALDE: Buenos días, damos comienzo a la sesión extraordinaria del Pleno del día 28 de mayo. Antes de comenzar el orden del día, por acuerdo de los grupos, los puntos 1 y 2 tendrán un debate de primer turno de siete minutos y medio, segundo turno de cinco minutos, máximo. Señora secretaria, cuando quiera.

COMISIÓN MUNICIPAL DE POLICÍA, TRÁFICO Y TRANSPORTES

1.- DICTAMEN DE LA COMISIÓN MUNICIPAL DE POLICIA, TRÁFICO Y TRANSPORTES, SOBRE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PROYECTO DE LA ORDENANZA MUNICIPAL REGULADORA DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES DE LA CIUDAD DE SALAMANCA.

“La Comisión municipal de Policia, Tráfico y Transportes, celebrada el día 8 de mayo de 2024, ha conocido el proyecto de la Ordenanza Municipal Reguladora de la Zona de Bajas Emisiones de la ciudad de Salamanca que fue aprobado inicialmente por parte del Pleno de este ayuntamiento con fecha 29 de Diciembre de 2023 y publicado en el boletín oficial de la provincia con fecha 5 de Enero de 2024, dando con ello apertura al trámite de información pública exigido por el artículo 49 de la ley 7/1.985, de 2 abril, reguladora de las bases de régimen local, emitiéndose informe sobre las alegaciones planteadas al respecto por el Jefe de la Policia Local y la oficial mayor y quedando el texto propuesto de la forma siguiente:

ORDENANZA MUNICIPAL DE CREACIÓN Y GESTIÓN DE LAS ZONAS DE BAJAS EMISIONES DEL MUNICIPIO DE SALAMANCA. V. 240425

Sumario

Preámbulo	5
Capítulo I Disposiciones generales	8
Artículo 1. Objeto.....	8
Artículo 2. Ámbito de aplicación.....	8
Artículo 3. Competencia municipal para regular las Zonas de Bajas Emisiones.	8
Capítulo II Determinación de las Zonas de Bajas Emisiones	9
Artículo 4. Proyecto técnico de las Zonas de Bajas Emisiones.....	9
Artículo 5. Implantación de las Zonas de Bajas Emisiones y coherencia con los instrumentos de planificación.....	9
Artículo 6. Señalización de las Zonas de Bajas Emisiones.....	10



Artículo 7. Medidas de Intervención.....	10
Artículo 8. Medidas específicas de restricción de tráfico ante episodios de contaminación.	10
Capítulo III Régimen de usos.....	11
Artículo 9. Vehículos autorizados para acceder a las Zonas de Bajas Emisiones.	11
Artículo 10. Registro Municipal de Vehículos Autorizados en las Zonas de Bajas Emisiones.	11
Artículo 11. Sistema de control y protección de datos.....	12
Artículo 12. Estacionamiento en las Zonas de Bajas Emisiones.	12
Artículo 13. Distribución urbana de mercancías y zonas de carga y descarga en las Zonas de Bajas Emisiones.	13
Artículo 14. Atención a la ciudadanía en la gestión de la Zonas de Bajas Emisiones.	14
Capítulo IV Régimen sancionador.....	14
Artículo 15. Infracciones y sanciones.....	14
Artículo 16. Procedimiento sancionador.	14
Disposiciones adicionales	14
Disposición adicional primera. Protección de datos de carácter personal.....	14
Disposición adicional segunda. Aprobación de los procedimientos de tramitación de autorizaciones.	15
Disposiciones finales.....	15
Disposición final primera. Revisión y modificación de los anexos.....	15
Disposición final segunda. Protocolo de actuación municipal ante episodios de alta contaminación atmosférica.....	15
Disposición final tercera. Entrada en vigor.	15
ANEXO I. Zonas de Bajas Emisiones	16
1. Zona de Bajas Emisiones 1 (ZBE 1).....	16
1.1 Denominación	16
1.2 Espacio (delimitación).....	17
1.3 Tiempo de aplicación	18
1.4 Calendario de implantación	18
1.5 Estacionamiento	18
1.6 Distribución urbana de mercancías	18
2. Zona de Bajas Emisiones 2 (ZBE 2).....	19
2.1 Denominación	19
2.2 Espacio (delimitación).....	20
2.3 Tiempo de aplicación	21
2.4 Calendario de implantación	21
2.5 Estacionamiento	21
2.6 Distribución urbana de mercancías	22
ANEXO II. Acceso, circulación y estacionamiento de vehículos	22
1. Acceso, circulación y estacionamiento de vehículos en la ZBE 1.....	22
1.1 Libre acceso, circulación y estacionamiento sin necesidad de autorización municipal registral	22
1.2 Libre acceso, circulación y estacionamiento con necesidad de autorización municipal registral	23
1.3 Libre acceso, circulación y estacionamiento en función de la finalidad con necesidad de autorización municipal registral y sometimiento al calendario establecido en el anexo I	24
1.4 Acceso, circulación y estacionamiento en función de la finalidad con autorización municipal registral temporal y sometimiento al calendario establecido en el anexo I	28
1.5 Acceso, circulación y estacionamiento en función de la actividad con autorización municipal registral temporal.....	29
2. Acceso, circulación y estacionamiento de vehículos en la ZBE 2	30



2.1 Libre acceso, circulación y estacionamiento sin necesidad de autorización municipal registral	30
2.2 Libre acceso, circulación y estacionamiento con necesidad de autorización municipal registral	30
2.3 Libre acceso, circulación y estacionamiento en función de la finalidad sin necesidad de autorización municipal registral y sometimiento al calendario establecido en el anexo I	32
2.4 Acceso, circulación y estacionamiento en función de la actividad con autorización municipal registral y sometimiento al calendario establecido en el anexo I...	34
2.5 Acceso, circulación y estacionamiento con autorización registral limitada y sometimiento al calendario establecido en el anexo I	36
ANEXO III. Proyecto Técnico de las Zonas de Bajas Emisiones	38
1. Delimitación del perímetro de la ZBE, incluyendo la delimitación de las vías urbanas o barreras naturales que delimitan su perímetro.	38
2. Información general:	43
3. Análisis de coherencia de los proyectos de ZBE con los instrumentos de planificación preexistentes.	44
4. Naturaleza y evaluación de la contaminación:	46
5. Origen de la contaminación:	46
6. Objetivos cuantificables a los que se refiere el apartado 3 del artículo 3.	54
7. Medidas de mejora de la calidad del aire y mitigación de emisiones de cambio climático:	54
8. Sistema de control de accesos, circulación y estacionamiento en las ZBE.	54
9. Análisis jurídico de la naturaleza de la ZBE y de los derechos y obligaciones que se pretende implantar en el municipio o territorio insular, incluyendo la competencia, potestades administrativas (especialmente la sancionadora) e instrumentos adecuados para su implementación tales como convenios de colaboración.	57
10. Memoria económica en la que se incluyan, al menos, los siguientes análisis de impacto:	61
12. Análisis de impacto social, de género y de discapacidad y, con especial énfasis en los grupos sociales de mayor vulnerabilidad, tanto desde la perspectiva de beneficios para la salud como de limitación individual de la movilidad, incluyendo las campañas previstas para su publicidad.....	64
13. Procedimientos para el seguimiento de su cumplimiento y revisión. Definición de indicadores de calidad del aire y cambio climático, establecimiento de la periodicidad del seguimiento de los mismos y acceso a la información.	65
14. Plan de comunicación, participación y sensibilización, estableciendo un diálogo con la ciudadanía, agentes económicos y otros actores de la movilidad, para incorporarlos al proceso.	65

Preámbulo

La [Constitución española](#) (en adelante CE) reconoce el derecho a disponer de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo ([artículo 45.1](#)) y establece que los poderes públicos velarán por la utilización racional de todos los recursos naturales, con el fin de proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente, apoyándose en la indispensable solidaridad colectiva ([artículo 45.2](#)).

Por otra parte, el [artículo 43.1 de la CE](#) reconoce el derecho a la protección de la salud.

En el ámbito europeo, la normativa sobre calidad del aire en vigor, viene representada por 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](#) y la [Directiva 2004/107/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de diciembre de 2004, relativa al arsénico, el cadmio, el mercurio, el níquel y los hidrocarburos aromáticos policíclicos en el aire ambiente](#).

En nuestro ordenamiento jurídico interno, es la [Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera](#), la que actualiza la base legal para los desarrollos relacionados con la evaluación y la gestión de la calidad del aire en España. Su [artículo 16.4](#) determina que las entidades locales, en el ámbito de sus competencias, pueden elaborar sus propios planes y programas, con el fin de cumplir los niveles establecidos en la normativa correspondiente, y les permite adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, entre las cuales se incluyen las restricciones a los vehículos más contaminantes.

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

Pero a nivel general y con efectos en todas las administraciones, es el [artículo 27.2](#) de la [Ley 33/2011, de 4 de octubre, general de salud pública](#), el que dispone que las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, deben proteger la salud de la población mediante actividades y servicios que actúen sobre los riesgos presentes en el medio y en los alimentos, a efectos de desplegar los servicios y las actividades que permitan la gestión de los riesgos para la salud que puedan afectar a la población.

También y de manera concreta el [artículo 7](#) del [texto refundido de la Ley sobre tráfico y seguridad vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre](#), otorga a los municipios la competencia de restringir la circulación a determinados vehículos en vías urbanas de su competencia por motivos medioambientales y el [artículo 18](#), la de acordar por los mismos motivos la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía con carácter general o para determinados vehículos o el cierre de determinadas vías.

[Ley 7/2021, de 20 de mayo](#), impone a los municipios de más de 50.000 habitantes la adopción de planes de movilidad urbana sostenible, que deben introducir medidas de mitigación para reducir las emisiones derivadas de la movilidad, incluyendo al menos el establecimiento de zonas de bajas emisiones (en adelante en este preámbulo, ZBE) y también aplicable a los municipios de más de 20.000 habitantes cuando se superen los valores límite de los contaminantes regulados en el [Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire](#).



El [Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones](#), constituye la normativa reglamentaria de este instrumento medioambiental y de movilidad urbana.

El objetivo de mejora de calidad del aire en las ZBE debe poder cuantificarse y, además, en caso de superaciones de los valores legislados, debe contribuir a alcanzar el cumplimiento en el menor tiempo posible, estableciendo un calendario y evaluando el impacto de las medidas adoptadas en las ZBE.

Por ello, el establecimiento de las ZBE es una obligación legal desarrollada reglamentariamente y deberá ser regulada por los Ayuntamientos por medio de ordenanza municipal, que podrá estar incluida en las normas de movilidad sostenible o como norma separada o independiente.

El procedimiento sancionador, así como el régimen de sanciones de las ZBE se sustenta exclusivamente en el apartado Z3 del [artículo 76 “Infracciones graves”](#) del citado texto refundido de la [Ley sobre tráfico y seguridad vial](#)

Sin perjuicio de todo lo comentado, hay que tener en cuenta que en un territorio la calidad del aire no solo depende de variables locales, también se ve afectada por factores externos al ámbito local, como lo son los factores de ámbito regional, nacional, continental y mundial, así como los propios factores meteorológicos que influyen en la zona y condicionan sus aspectos ambientales.

Esta Ordenanza que establece las ZBE del municipio de Salamanca, regula inicialmente su objeto, finalidad, ámbito de aplicación, competencia y medidas de implementación.

También se contemplan como contenido de la Ordenanza, los contaminantes, las medidas de intervención municipal, las medidas específicas de restricción de tráfico, la señalización y la coherencia con la planificación municipal.

El acceso de vehículos, circulación y estacionamiento en las ZBE se autoriza en la Ordenanza a través del registro municipal de vehículos autorizados en las ZBE.

Para dar apoyo en la implementación de las ZBE, la Dirección General de Tráfico ha publicado la [Instrucción MOV 2023/20, sobre recomendaciones para el establecimiento de moratorias, exenciones y autorizaciones en el acceso de vehículos a la ZBE y otras UVAR \(Urban Vehicle Access Regulations\)](#), que recoge ciertas recomendaciones para el establecimiento de moratorias, exenciones y autorización en el acceso de vehículos a las ZBE y otras UVAR (Regulación del acceso de vehículos al área urbana).

La Ordenanza también trata del sistema de control y la protección de datos; la sensibilización, comunicación y participación ciudadana; y la atención a la ciudadanía en la gestión de las ZBE.



A la Ordenanza se les incorpora tres anexos relativos a las ZBE, los vehículos y los proyectos técnicos de las ZBE.

Capítulo

I

Disposiciones generales

Artículo 1. Objeto.

1. Esta Ordenanza municipal establece la creación y gestión de las zonas de bajas emisiones (en adelante ZBE), determinada en la [legislación medioambiental](#), dentro del municipio de Salamanca.
2. Se entenderá por ZBE, según definición de la legislación medioambiental: el ámbito delimitado por una administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos.

Artículo 2. Ámbito de aplicación.

1. El ámbito territorial de aplicación de esta Ordenanza abarca las ZBE dentro del territorio del municipio con la delimitación establecida en el [Anexo I](#).
2. Todos los vehículos que circulen por el término municipal quedarán sujetos a esta Ordenanza, pudiendo establecerse excepciones temporales a las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos, siempre que sean compatibles con los objetivos establecidos en el proyecto de ZBE incluido en el [Anexo III](#) de esta Ordenanza.

Artículo 3. Competencia municipal para regular las Zonas de Bajas Emisiones.

1. Conforme a lo establecido en la [legislación reguladora de las bases del régimen local](#), el medio ambiente urbano, el tráfico, estacionamiento de vehículos y la movilidad son materias sobre las que, en todo caso, los municipios ejercerán como competencias propias, en los términos que establezca la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas.
2. La competencia para el establecimiento y regulación de las ZBE mediante la aprobación de la presente Ordenanza viene atribuida por la [legislación medioambiental](#), la de [tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial](#), y normativa sobre [regulación de las zonas de bajas emisiones](#).



Determinación de las Zonas de Bajas Emisiones**Artículo 4. Proyecto técnico de las Zonas de Bajas Emisiones.**

1. El proyecto técnico de las ZBE contendrá como mínimo:

a) Una información general que refleje el tipo de zona, una estimación de la superficie contaminada y de la población expuesta y los órganos municipales responsables de la elaboración y ejecución de las ZBE.

b) La delimitación del perímetro y superficie de las ZBE, que debe ser adecuada, suficiente y proporcional para el cumplimiento de los objetivos establecidos para las ZBE.

c) La naturaleza, origen y evaluación de la contaminación.

d) Las medidas de mejora de la calidad del aire y de la calidad acústica y calendario de aplicación.

e) El sistema de control de accesos, circulación y estacionamiento en las ZBE.

f) Un análisis de coherencia de los proyectos de ZBE con los instrumentos de planificación preexistentes.

2. El proyecto técnico de las ZBE será revisado al menos a los tres años de su establecimiento y posteriormente, al menos cada cuatro años, con el objeto de verificar el cumplimiento de sus objetivos y la actualización de los proyectos técnicos y, en su caso, modificar las medidas de intervención establecidas en el artículo 7 y Anexos I y II de esta Ordenanza.

Artículo 5. Implantación de las Zonas de Bajas Emisiones y coherencia con los instrumentos de planificación.

1. La implementación de las ZBE se integrará y será coherente con los instrumentos municipales de planificación urbana estratégica y normativa de calidad del aire y de acción contra el ruido, así como las medidas adoptadas por el [Plan de Movilidad Urbana Sostenible](#) (PMUS).

2. Las ZBE tendrán una vigencia indefinida, contendrán un calendario de implantación por fases que permita la familiarización y adaptación graduales de la ciudadanía y sectores económicos a las características de las ZBE, antes de que les afecte e incorporarán, al menos, las medidas de intervención.

3. El establecimiento de nuevas ZBE o la supresión de las incluidas en el Anexo I de esta Ordenanza se realizará mediante la modificación de ese Anexo y la incorporación o supresión del proyecto técnico en el Anexo III.



Artículo 6. Señalización de las Zonas de Bajas Emisiones.

1. Las ZBE estarán señalizadas en los puntos de acceso y finalización de dicho espacio, utilizando la señalización prevista en la [normativa sobre tráfico y seguridad vial](#).
2. La señalización indicará si las ZBE a las que se accede tiene carácter continuo o discontinuo, referida en meses, días y horas.
3. La señalización también debe indicar los vehículos que, en función del distintivo ambiental del que dispongan, tienen prohibido el acceso, circulación y estacionamiento en las ZBE. Asimismo, en la parte inferior de la señal o en un panel complementario colocado debajo de la señal, se podrán indicar los tipos de vehículos exceptuados de esa prohibición si cuentan con la correspondiente autorización municipal registral.

Artículo 7. Medidas de Intervención.

1. Los vehículos que pueden acceder, circular y estacionar en las ZBE se especifican en el Anexo II de esta Ordenanza.
2. Para acceder a las ZBE el vehículo debe tener vigente la inspección técnica periódica.

Artículo 8. Medidas específicas de restricción de tráfico ante episodios de contaminación.

La declaración de episodio de contaminación del aire por parte de la administración competente comportará la activación del protocolo de actuación municipal ante episodios de alta contaminación atmosférica y las medidas establecidas en el Decreto de Alcaldía aprobado a tal efecto.

Capítulo

III

Régimen de usos

Artículo 9. Vehículos autorizados para acceder a las Zonas de Bajas Emisiones.

1. En el Anexo II de la Ordenanza se determinan:
 - a) Los vehículos que pueden acceder y circular por el interior del perímetro de las ZBE y estacionar en superficie en sus vías públicas.
 - b) Los vehículos que autorizados temporalmente para acceder, circular y estacionar en las ZBE, deberán estar inscritos en el Registro Municipal de Vehículos Autorizados en las ZBE que se regula en el artículo siguiente.
2. Fuera de los supuestos previstos en el apartado anterior, el órgano municipal competente en materia de tráfico y seguridad vial podrá autorizar, mediante resolución motivada, a solicitud justificada de las personas interesadas y formulada de acuerdo con lo establecido



en la normativa de procedimiento administrativo común, el acceso a las ZBE de aquellos vehículos cuya necesidad se justifique motivadamente con base en razones de interés general por motivos de seguridad, salud pública, protección civil, así como para satisfacer una necesidad privada de carácter urgente, temporal e inaplazable por el tiempo imprescindible para su satisfacción.

3. Con carácter excepcional, cuando se acceda a las ZBE por un motivo de carácter urgente y no sea posible la solicitud previa de la autorización, ésta debe solicitarse el mismo día o en los dos días siguientes al que haya tenido lugar el acceso..

Artículo 10. Registro Municipal de Vehículos Autorizados en las Zonas de Bajas Emisiones.

1. El Ayuntamiento de Salamanca dispondrá y gestionará un registro de aquellos vehículos que de acuerdo con lo establecido en el [Reglamento General de Vehículos](#), quedan autorizados temporalmente a acceder, circular y estacionar en las ZBE. Podrán inscribirse en este registro los vehículos relacionados en el Anexo II de esta Ordenanza.

2. Las personas titulares de los vehículos a los que se refiere el Anexo II que deseen beneficiarse de las autorizaciones temporales de acceso, circulación y estacionamiento contempladas en esta Ordenanza, deberán solicitar la inscripción de los mismos en el Registro Municipal de Vehículos Autorizados en las ZBE. Tras la verificación de los datos aportados, se comunicará al solicitante el resultado de su solicitud, y en su caso, la inscripción del vehículo o vehículos de su titularidad.

3. Los vehículos inscritos en este registro estarán autorizados a acceder, circular y/o estacionar por las ZBE dentro de los espacios temporales delimitados en el Anexo II de esta Ordenanza.

4. Las autorizaciones otorgadas al amparo del mencionado Registro podrán ser de carácter indefinido o con limitación temporal hasta una fecha, pudiendo tener efectos continuados o discontinuos, referidos en meses, días y horas, en los términos establecidos en el Anexo II de esta Ordenanza.

Artículo 11. Sistema de control y protección de datos.

1. El control de acceso a las ZBE se realizará mediante el sistema automático y con la plataforma tecnológica que designe la autoridad municipal. Con este sistema se comprobará si el vehículo puede acceder o no a la citada zona, sin perjuicio de las facultades que la Policía Local tenga asignadas en materia de vigilancia y disciplina del tráfico.

2. La instalación y uso de cámaras, videocámaras y de cualquier otro medio de captación y reproducción de imágenes para el control, regulación, vigilancia y disciplina del tráfico se efectuará por la autoridad municipal encargada de la regulación del tráfico a los fines



previstos en la [normativa de tráfico y seguridad vial](#), y demás normativa específica en la materia, y con sujeción a lo dispuesto en la [normativa de protección de datos personales](#).

3. La autoridad municipal, mediante la correspondiente resolución, ordenará la instalación y uso de los dispositivos fijos y móviles de captación y reproducción previstos para el control de las ZBE.

Artículo 12. Estacionamiento en las Zonas de Bajas Emisiones.

1. El estacionamiento en las ZBE se segmentará en áreas que serán determinadas en el [Anexo I](#) de esta Ordenanza. Se podrán establecer zonas de estacionamiento para los residentes y zonas de estacionamiento regulado para vehículos de no residentes autorizados a estacionar dentro de las ZBE, donde se definirá un tiempo máximo de permanencia que podrá ser diferente.

2. La autoridad municipal establecerá plazas de estacionamiento para determinados colectivos y para actividades de carga y descarga y modos de transporte prioritarios dentro de las ZBE como ciclos, bicicletas, vehículos de movilidad personal y vehículos eléctricos.

3. El Ayuntamiento, en su regulación tarifaria, podrá modular el precio/hora de estacionamiento en función del distintivo ambiental del vehículo. Asimismo, en las zonas de estacionamiento regulado podrá establecer tarifas diferentes para residentes y no residentes.

4. Los aparcamientos que se encuentren fuera de las vías públicas, dentro de inmuebles o subterráneos, podrán realizar actividad de centro de servicios a la movilidad, previa solicitud y autorización municipal, pudiendo dotarse de infraestructura de recarga eléctrica de vehículos. Los aparcamientos subterráneos de titularidad pública podrán también disponer de espacios para actuar como plataforma de distribución de mercancías en la última milla, pudiendo dotarse de infraestructura de recarga eléctrica de vehículos.

Artículo 13. Distribución urbana de mercancías y zonas de carga y descarga en las Zonas de Bajas Emisiones.

1. La distribución urbana de mercancías (en adelante DUM) es la última parte de la cadena de suministro en que se reparten las mercancías dentro del ámbito urbano, dando servicio a los establecimientos y consumidores.

2. Por actividad u operación de carga y descarga en las ZBE, se entenderá la acción de trasladar mercancías o suministros desde un establecimiento a un vehículo estacionado o parado, o viceversa.



3. En las ZBE se podrán establecer las zonas de reservas de estacionamiento para la DUM y en concreto, para la carga y descarga, que se consideren necesarias para favorecer el reparto de mercancías.

3. Las zonas reservadas de estacionamiento de la DUM y en concreto, la carga y descarga, son el espacio de la vía pública reservadas, identificadas y señalizadas como tal, dónde se permitirá el estacionamiento o parada de vehículos destinados a la distribución de mercancías.

4. El control de la reserva de espacio para operaciones DUM y en concreto, de carga y descarga, podrá realizarse con la obtención de un tique electrónico o utilización de sistemas tecnológicos que permita conocer el tiempo de uso de cada reserva y controlar el cumplimiento de los tiempos máximos de estacionamiento en las zonas limitadas.

5. Las operaciones de DUM y en concreto, la carga y descarga, se realizará en vehículos con criterios de construcción que sean de tipo camiones, furgonetas, derivados de turismos con solo dos asientos y vehículos mixtos adaptables y que sean conducidos por un conductor profesional vinculado a una empresa o empresario autónomo. Estas operaciones también podrán ser realizadas por ciclos, bicicletas y vehículos de movilidad personal. No se consideran vehículos a efectos de la distribución urbana de mercancías los vehículos clasificados por criterios de construcción como turismo, por no ser un vehículo destinado al transporte de mercancías.

6. En la DUM, incluida la carga y descarga, en las ZBE tendrá prioridad de circulación y estacionamiento los vehículos no contaminantes en el reparto de la última milla.

Artículo 14. Atención a la ciudadanía en la gestión de la Zonas de Bajas Emisiones.

Toda la información relativa a las ZBE será publicada en la página web institucional del Ayuntamiento, habilitándose los canales de comunicación con los ciudadanos de consulta y gestión de trámites relativos a las ZBE. Entre estos canales, obligatoriamente se dotará el presencial, el telefónico y el telemático.

Capítulo

IV

Régimen sancionador

Artículo 15. Infracciones y sanciones.

Las acciones u omisiones contrarias a esta ordenanza tendrán el carácter de infracciones administrativas y se clasificarán de acuerdo con la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y serán sancionadas con las multas que establece dicha norma.



Artículo 16. Procedimiento sancionador.

Para la imposición de sanciones por las infracciones contra lo dispuesto en esta ordenanza se estará al procedimiento establecido en la [Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial](#).

Disposiciones adicionales

Disposición adicional primera. Protección de datos de carácter personal.

1. En el marco de esta ordenanza, serán objeto de especial protección los datos personales contenidos en la información que use la Administración municipal, garantizando en todo caso los derechos inherentes a la protección de datos personales, para lo cual se establecerán las medidas de seguridad que impidan cualquier trazabilidad personal no amparada por la finalidad o el consentimiento.

2. Con carácter general se estará al cumplimiento de las exigencias establecidas en la [normativa de protección de datos personales](#), especialmente en los que respecta a los principios de protección de datos, legitimación de los tratamientos, derechos de las personas afectadas, protección de datos desde el diseño y por defecto, encargados de tratamiento, brechas de seguridad y medidas de seguridad acordes al ENS resultantes de la realización de los correspondientes análisis de riesgos, y en su caso evaluaciones de impacto., así como por la normativa en vigor y de aplicación en cada momento.

Disposición adicional segunda. Aprobación de los procedimientos de tramitación de autorizaciones.

La Administración municipal aprobará los procedimientos para la tramitar y conceder las correspondientes exenciones y accesos temporales.

Disposiciones finales

Disposición final primera. Revisión y modificación de los anexos.

1. Tanto el establecimiento de nuevas ZBE como la supresión o modificación de las incluidas en el Anexo I, así como la modificación del Anexo II se llevarán a cabo a través del correspondiente procedimiento de modificación de la Ordenanza Municipal.

2. En todo caso, la revisión y modificación de los proyectos técnicos de las ZBE se someterán a información pública por tiempo no inferior a 30 días hábiles, por medio de anuncios en la página web institucional del Ayuntamiento.



Disposición final segunda. Protocolo de actuación municipal ante episodios de alta contaminación atmosférica.

El Ayuntamiento en el plazo de un año aprobará Protocolo de actuación municipal ante episodios de alta contaminación atmosférica.

Disposición final tercera. Entrada en vigor.

1. Esta Ordenanza entrará en vigor tras su aprobación definitiva por el Pleno Municipal, una vez se haya publicado su texto completo en el Boletín Oficial de la Provincia y haya transcurrido un plazo de quince días hábiles.

2. Las normas sobre acceso, circulación y estacionamiento en la ZBE 1 entrarán en vigor el día 1 de junio de 2024.

3. Las normas sobre acceso, circulación y estacionamiento en la ZBE 2 entrarán en vigor el día 1 de enero de 2029.

ANEXO I. Zonas de Bajas Emisiones

1. Zona de Bajas Emisiones 1 (ZBE 1)

1.1 Denominación

Zona de Bajas Emisiones (ZBE 1) "Zona Monumental".



1.2 Espacio (delimitación)



La ZBE 1 comprende todas las vías incluidas en el siguiente perímetro: puerta de Zamora, avenida de Mirat, plaza de España, Gran Vía, calle Caldereros, plaza de Colón, calle San Pablo, puerta de San Pablo, paseo del Rector Esperabé, paseo de San Gregorio, calle Vaguada de la Palma, cuesta de San Blas, calle Fonseca, calle Ramón y Cajal, paseo de Carmelitas, plaza de la Fuente, calle Arriba, calle Campo de San Francisco, calle de Abajo, plaza de la Cruz Verdadera, calle Sorias, calle Peña Primera, plaza de los Bandos, calle Santa Teresa, calle Condes de Crespo Rascón, calle Isabeles, calle Condes de Crespo Rascón, calle Reyes Católicos, calle Condes de Crespo Rascón, paseo de Carmelitas y puerta de Zamora.

Las vías que conforman el perímetro quedan excluidas de la ZBE 1.

1.3 Tiempo de aplicación

Ver calendario de aplicación.



1.4 Calendario de implantación

a) Vehículos con MMA mayor de 3.500 kg y menor o igual a 18.000 kg, y autobuses:

Periodo	CERO emisiones	ECO	C	B	Sin etiqueta
Hasta el 31/12/2028	24 h	24 h	24 h	24 h	24 h
Desde el 01/01/2029 hasta el 31/12/2033	24 h	24 h	24 h	24 h	Acceso no permitido
Desde el 01/01/2034 hasta el 31/12/2038	24 h	24 h	24 h	Acceso no permitido	Acceso no permitido
Desde el 01/01/2039	24 h	24 h	Acceso no permitido	Acceso no permitido	Acceso no permitido

b) Vehículos con MMA menor o igual a 3.500 kg:

Periodo	CERO emisiones	ECO	C	B	Sin etiqueta
Hasta el 31/12/2028	24 h	24 h	24 h	24 h	24 h
Desde el 01/01/2029 hasta el 31/12/2033	24 h	24 h	24 h	24 h	Acceso no permitido
Desde el 01/01/2034 hasta el 31/12/2038	24 h	24 h	24 h	Acceso no permitido	Acceso no permitido
Desde el 01/01/2039	24 h	24 h	Acceso no permitido	Acceso no permitido	Acceso no permitido

1.5 Estacionamiento

El estacionamiento en superficie únicamente queda autorizado en las zonas específicamente señalizadas al efecto.

1.6 Distribución urbana de mercancías

La distribución urbana de mercancías y la carga y descarga se regirá por la Ordenanza de Tráfico y Seguridad Vial y el Bando de Carga y Descarga.

2. Zona de Bajas Emisiones 2 (ZBE 2)

2.1 Denominación

Zona de Bajas Emisiones 2 (ZBE 2) "Zona Centro".



2.2 Espacio (delimitación)



La ZBE 2 comprende todas las vías incluidas en el siguiente perímetro: puerta de Zamora, avenida de Mirat, plaza de España, paseo de Canalejas, glorieta Ciudad de Brujas, paseo del Rector Esperabé, puerta de San Pablo, avenida de Reyes de España, puente Enrique Estevan, parking junto Iglesia de la Santísima Trinidad, glorieta Virgen de Loreto, Vía Helmántica, glorieta de Vettones y Vacceos, paseo del Progreso, glorieta de la Charrería, puente Sánchez Fabrés, glorieta de los Milagros, paseo del Desengaño, glorieta del Personal Sanitario, paseo de San Vicente, paseo de Carmelitas y puerta de Zamora.



Las vías que conforman el perímetro de la ZBE 2, con excepción del paseo del Rector Esperabé (tramo comprendido entre la puerta de San Pablo y la glorieta Ciudad de Brujas), avenida de Reyes de España y puente Enrique Estevan, y las vías comprendidas dentro del perímetro de la ZBE 1 quedan excluidas de la ZBE 2.

2.3 Tiempo de aplicación

Ver calendario de aplicación.

2.4 Calendario de implantación

a) Vehículos con MMA mayor de 3.500 kg y menor o igual a 18.000 kg, y autobuses:

Periodo	CERO emisiones	ECO	C	B	Sin etiqueta
Hasta el 31/12/2028	24 h	24 h	24 h	24 h	24 h
Desde el 01/01/2029 hasta el 31/12/2033	24 h	24 h	24 h	24 h	Acceso no permitido
Desde el 01/01/2034 hasta el 31/12/2038	24 h	24 h	24 h	Acceso no permitido	Acceso no permitido
Desde el 01/01/2039	24 h	24 h	Acceso no permitido	Acceso no permitido	Acceso no permitido

b) Vehículos con MMA menor o igual a 3.500 kg:

Periodo	CERO emisiones	ECO	C	B	Sin etiqueta
Hasta el 31/12/2028	24 h	24 h	24 h	24 h	24 h
Desde el 01/01/2029 hasta el 31/12/2033	24 h	24 h	24 h	24 h	Acceso no permitido
Desde el 01/01/2034 hasta el 31/12/2038	24 h	24 h	24 h	Acceso no permitido	Acceso no permitido
Desde el 01/01/2039	24 h	24 h	Acceso no permitido	Acceso no permitido	Acceso no permitido

2.5 Estacionamiento

El estacionamiento en superficie únicamente queda autorizado en las zonas específicamente señalizadas al efecto.

2.6 Distribución urbana de mercancías

La distribución urbana de mercancías y la carga y descarga se regirá por la Ordenanza de Tráfico y Seguridad Vial y el Bando de Carga y Descarga.



ANEXO II. Acceso, circulación y estacionamiento de vehículos

1. Acceso, circulación y estacionamiento de vehículos en la ZBE 1

1.1 Libre acceso, circulación y estacionamiento sin necesidad de autorización municipal registral

TIPO DE VEHÍCULO	Autorización registral indefinida	Autorización registral temporal	Aplicación calendario Anexo
1. Ciclos, bicicletas y vehículos de movilidad personal.	NO	NO	NO
2. Vehículos empadronados dentro de la ZBE 1.	NO	NO	NO

1.2 Libre acceso, circulación y estacionamiento con necesidad de autorización municipal registral

TIPO DE VEHÍCULO	Autorización registral indefinida	Autorización registral temporal	Aplicación calendario Anexo I
1. Vehículos de los servicios públicos esenciales, Fuerzas Armadas y emergencias.	SI	SI ¹	NO
2. Vehículos que indiquen quienes ostenten la propiedad de plazas de garajes particulares, o en alquiler, situadas en el interior de la ZBE 1, con destino a la plaza de garaje en el interior de la ZBE 1.	SI	SI1	NO
3. Vehículos históricos	SI	SI1	NO
4. Vehículos destinados al traslado de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida.	SI	SI1	NO
5. Vehículos de personas empadronadas en la ZBE 1.	SI	SI1	NO

¹ Precisarán esta autorización cuando realicen operaciones de carga y descarga fuera del horario establecido o no requieran una autorización registral indefinida.



1.3 Libre acceso, circulación y estacionamiento en función de la finalidad con necesidad de autorización municipal registral y sometimiento al calendario establecido en el anexo I

TIPO DE VEHÍCULO	Autorización registral indefinida	Autorización registral temporal	Aplicación calendario Anexo I
1. Vehículos de los servicios públicos básicos prestados por las Administraciones Públicas y sus contratistas.	SI	SI1	SI
2. Vehículos autotaxis y vehículos turismo de arrendamiento con conductor (VTC).	SI	SI1	SI
3. Vehículos utilizados para la carga y descarga durante los horarios de utilización.	SI	SI1	SI
4. Vehículos acreditados 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.	SI	SI1	SI
5. Vehículos de mudanzas, servicios funerarios y vehículos destinados al transporte de fondos y gestión del efectivo, para atender servicios dentro de la ZBE 1.	SI	SI1	SI
6. Grúas de rescate de vehículos y vehículos - taller y auxilio en carretera para atender servicios dentro de la ZBE 1.	SI	SI1	SI
7. Acceso a los aparcamientos públicos en el interior de la ZBE 1.	SI	SI1	SI
8. Vehículos de empresas, sean estas personas físicas o jurídicas, siempre que dichos vehículos sean necesarios para prestar sus servicios o para la entrega o recogida de suministros.	SI	SI1	SI
9. Vehículos de empresas y profesionales que presten servicios o entreguen o recojan suministros en la ZBE 1.	SI	SI1	SI
10. Vehículos turismo de las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior de la ZBE 1.	SI	SI1	SI
11. Vehículos industriales debidamente rotulados e identificados que presten servicios de urgencias en la vía pública sobre suministro de agua, gas, electricidad o	SI	SI1	SI



TIPO DE VEHÍCULO	Autorización registral indefinida	Autorización registral temporal	Aplicación calendario Anexo I
telecomunicaciones y de sus contratistas que realicen obras en la vía pública.			

1.4 Acceso, circulación y estacionamiento en función de la finalidad con autorización municipal registral temporal y sometimiento al calendario establecido en el anexo I

TIPO DE VEHÍCULO	Autorización registral indefinida	Autorización registral temporal	Aplicación calendario Anexo I
1. Acceso a los aparcamientos privados para la clientela alojada en los establecimientos de alojamiento turístico que cuenten con la autorización correspondiente conforme a la normativa que resulte de aplicación, integrados en la ZBE 1.	NO	SI	SI
2. Acceso a los hospitales, citas médicas y clínicas veterinarias existentes en la ZBE 1.	NO	SI	SI
3. Vehículos para actos en la vía pública y ocupaciones cuyo acceso autorice el órgano competente para autorizar el acto u ocupación.	NO	SI	SI
4. Vehículos de quienes sean invitados por las personas empadronadas en la ZBE 1.	NO	SI	SI
5. Vehículos turismo de quienes sean invitados por las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en la ZBE 1.	NO	SI	SI
6. Vehículos especiales.	NO	SI	SI
7. Vehículos que accedan a la ZBE 1 para dejar o recoger alumnos de educación infantil y primaria, así como a los alumnos de secundaria cuyas necesidades así lo exijan.	NO	SI	SI



1.5 Acceso, circulación y estacionamiento en función de la actividad con autorización municipal registral temporal

TIPO DE VEHÍCULO	Autorización registral indefinida	Autorización registral temporal	Aplicación calendario Anexo I
1. 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.	NO	SI	NO

2. Acceso, circulación y estacionamiento de vehículos en la ZBE 2

2.1 Libre acceso, circulación y estacionamiento sin necesidad de autorización municipal registral

TIPO DE VEHÍCULO	Autorización registral indefinida	Autorización registral temporal	Aplicación calendario Anexo I
1. Ciclos, bicicletas y vehículos de movilidad personal.	NO	NO	NO
2. Vehículos empadronados dentro de la ZBE 2.	NO	NO	NO
3. Vehículos con distintivo ambiental de categoría "0 EMISIONES" o "ECO".	NO	NO	NO
4. Vehículos de los servicios públicos esenciales, Fuerzas Armadas y emergencias.	NO	NO	NO



2.2 Libre acceso, circulación y estacionamiento con necesidad de autorización municipal registral

TIPO DE VEHÍCULO	Autorización registral indefinida	Autorización registral temporal	Aplicación calendario Anexo I
1. Vehículos que indiquen quienes ostenten la propiedad de plazas de garajes particulares, o en alquiler, situadas en el interior de la ZBE 2, con destino a la plaza de garaje en el interior de la ZBE 2.	SI	SI ²	NO
2. Vehículos históricos.	SI	SI ²	NO
3. Vehículos destinados al traslado de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida.	SI	SI ²	NO
4. Vehículos de personas empadronadas en la ZBE 2.	SI	SI ²	NO
5. 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.	SI	SI ²	NO

2.3 Libre acceso, circulación y estacionamiento en función de la finalidad sin necesidad de autorización municipal registral y sometimiento al calendario establecido en el anexo I

TIPO DE VEHÍCULO	Autorización registral indefinida	Autorización registral temporal	Aplicación calendario Anexo I
1. Vehículos de los servicios públicos básicos prestados por las Administraciones Públicas y sus contratistas.	NO	NO	SI

² Precisarán esta autorización cuando realicen operaciones de carga y descarga fuera del horario establecido o no requieran una autorización registral indefinida.



TIPO DE VEHÍCULO	Autorización registral indefinida	Autorización registral temporal	Aplicación calendario Anexo I
2. Vehículos autotaxis y vehículos turismo de arrendamiento con conductor (VTC).	NO	NO	SI
3. Vehículos de transporte público colectivo y autobuses que den servicio a los establecimientos o instituciones de la ZBE 2.	NO	NO	SI
4. Vehículos utilizados para la carga y descarga durante los horarios de utilización.	NO	NO	SI
5. Vehículos acreditados 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.	NO	NO	SI
6. Vehículos de mudanzas, servicios funerarios y vehículos destinados al transporte de fondos y gestión del efectivo, para atender servicios dentro de la ZBE 2.	NO	NO	SI
7. Grúas de rescate de vehículos y vehículos - taller y auxilio en carretera para atender servicios dentro de la ZBE 2.	NO	NO	SI

2.4 Acceso, circulación y estacionamiento en función de la actividad con autorización municipal registral y sometimiento al calendario establecido en el anexo I

TIPO DE VEHÍCULO	Autorización registral indefinida	Autorización registral temporal	Aplicación calendario Anexo I
1. Acceso a los aparcamientos públicos en el interior de la ZBE 2.	SI	SI2	SI
2. Acceso a los aparcamientos privados para la clientela alojada en los establecimientos de alojamiento turístico que cuenten con la autorización correspondiente conforme a la normativa que resulte de aplicación, integrados en la ZBE 2.	SI	SI2	SI
3. Acceso a los hospitales, citas médicas y clínicas veterinarias existentes en la ZBE 2.	SI	SI2	SI
4. Vehículos para actos en la vía pública y ocupaciones cuyo acceso autorice el órgano competente para autorizar el acto u ocupación.	SI	SI2	SI



TIPO DE VEHÍCULO	Autorización registral indefinida	Autorización registral temporal	Aplicación calendario Anexo I
5. Vehículos de autoescuelas ubicadas en la ZBE 2 destinados a prácticas de conducción.	SI	SI2	SI
6. Vehículos que accedan a los talleres de reparación de vehículos ubicados en la ZBE 2.	SI	SI2	SI
7. Vehículos de empresas, sean estas personas físicas o jurídicas, siempre que dichos vehículos sean necesarios para prestar sus servicios o para la entrega o recogida de suministros.	SI	SI2	SI
8. Vehículos de empresas y profesionales que presten servicios o entreguen o recojan suministros en la ZBE 2.	SI	SI2	SI

2.5 Acceso, circulación y estacionamiento con autorización registral limitada y sometimiento al calendario establecido en el anexo I

TIPO DE VEHÍCULO	Autorización registral indefinida	Autorización registral temporal	Aplicación calendario Anexo I
1. Vehículos de quienes sean invitados por las personas empadronadas en la ZBE 2.	NO	SI	SI
2. Vehículos turismo de las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior de la ZBE 2.	NO	SI	SI
3. Vehículos turismo de quienes sean invitados por las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en la ZBE 2.	NO	SI	SI
4. 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.	NO	SI	SI
5. Vehículos especiales.	NO	SI	SI



TIPO DE VEHÍCULO	Autorización registral indefinida	Autorización registral temporal	Aplicación calendario Anexo I
6. 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, para el ejercicio exclusivo de dicho servicio de guardia.	NO	SI	SI
7. Vehículos que accedan a la ZBE 2 para dejar o recoger alumnos de educación infantil y primaria, así como a los alumnos de secundaria cuyas necesidades así lo exijan.	NO	SI	SI
8. 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.	NO	SI	SI

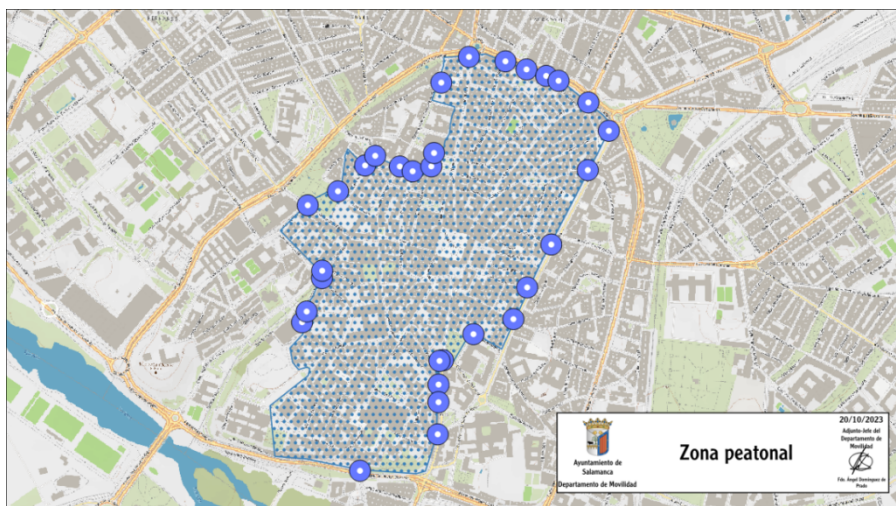
ANEXO III. Proyecto Técnico de las Zonas de Bajas Emisiones

1. Delimitación del perímetro de la ZBE, incluyendo la delimitación de las vías urbanas o barreras naturales que delimitan su perímetro.

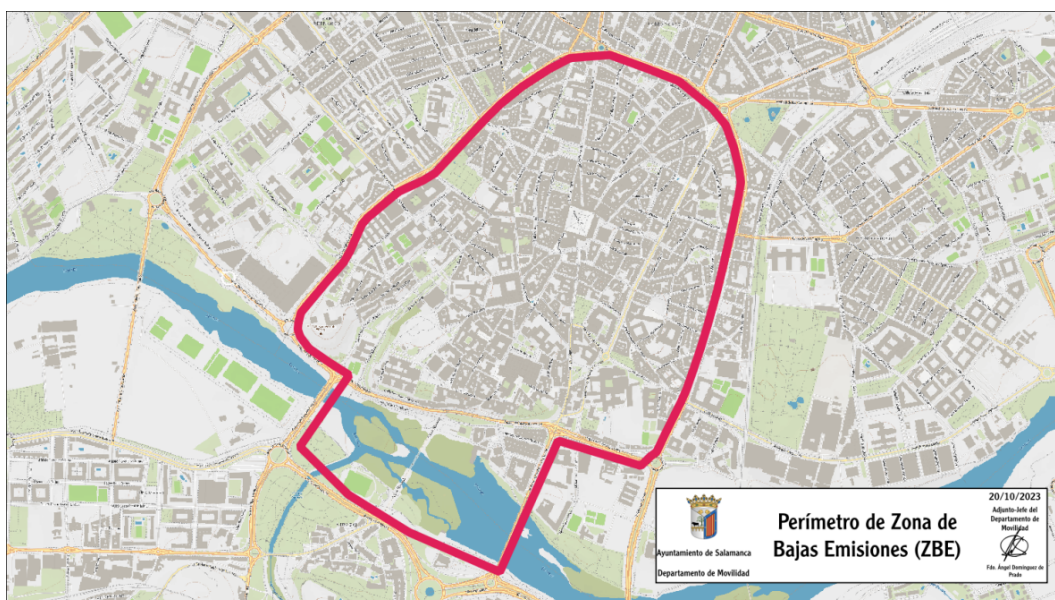
Estaciones de medición de calidad del aire (mapa, coordenadas geográficas) o puntos de muestreos definidos para las campañas de los indicadores de calidad del aire, así como áreas de superación de los valores límite, en su caso.

La Zona de Bajas Emisiones se ha diseñado en un sistema de anillos, con su epicentro situado en la Plaza Mayor de Salamanca, al tratarse de una ciudad radial, en la que coincide su centro neurálgico y geográfico. El primero de los anillos perimetra un área de aproximadamente 600.000 metros cuadrados, espacio este que se está peatonalizando por completo durante el año en curso, fusionándose las zonas que hasta ahora mantenían corredores intermedios y añadiendo nuevas calles y plazas que hasta ahora estaban destinadas a la libre circulación de vehículos a motor. Todos los accesos a esta área serán controlados por medio de cámaras equipadas con reconocimiento de matrículas.





El segundo perímetro comparte límites en su parte norte con el anterior; con un tamaño de aproximadamente 1.500.000 metros cuadrados abarca íntegramente la primera vía de ronda de la ciudad, a la que se añaden las dos márgenes del río Tormes, en el tramo comprendido entre los puentes de Enrique Esteva y Sánchez Fabrés. Dentro de este ámbito se encuentran todos los monumentos que permitieron a Salamanca la consideración de Ciudad Patrimonio de la Humanidad, por la Unesco, razón que llevo a considerar este espacio como fundamental, para proteger además de la salud de sus habitantes la importancia del patrimonio que en ella se emplazan.



Red de sensores de calidad del aire

En su apuesta por controlar y mejorar la calidad del aire, el Ayuntamiento de Salamanca ha instalado una solución que permite medir la calidad del aire exterior mediante una red de sensores situados en los distintos elementos físicos que coexistan en el municipio, tanto en el interior como en el exterior de la ZBE: parquímetros, báculos de cámaras, paneles



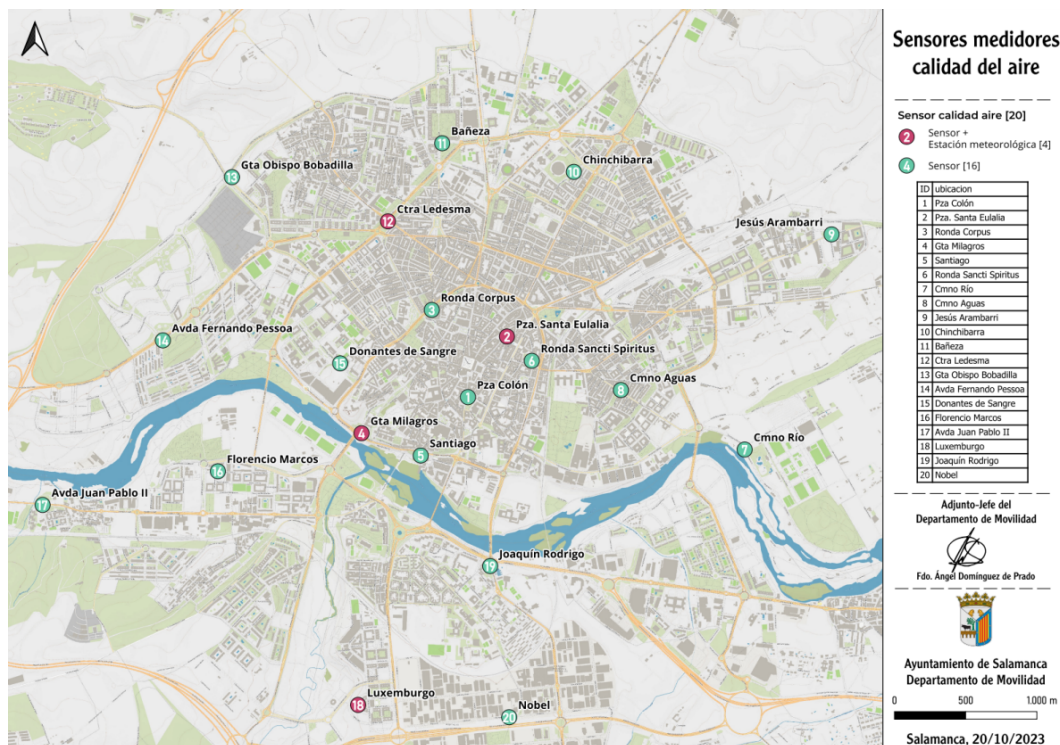
indicadores, semáforos, etc ... Esta red complementará las mediciones de las estaciones de calidad del aire Salamanca 5 y Salamanca 6, de titularidad regional, y están distribuidas en forma de malla por el territorio de la ciudad. Los 20 sensores distribuidos por la ciudad en un mallado que como máximo tendrá una separación entre sensores de 1 km permiten la medición en la práctica totalidad del ámbito urbano de Salamanca. Además de generar un mapa mucho más preciso de la calidad del aire en el municipio permiten conocer diferencias entre unos y otros puntos de la ciudad, se generará una base de datos que permitirá trazar la evolución relativa de la calidad del aire con la implantación de la zona de bajas emisiones, no solo en el interior de la misma (y de cada una de sus coronas) sino en la totalidad de la ciudad. Esta monitorización relativa de la calidad del aire de la ciudad comenzará con carácter previo a la implantación de las restricciones y permanecerá a lo largo del tiempo. El análisis de la evolución temporal de los distintos contaminantes en cada uno de los puntos de instalación permitirá corregir, ampliar, intensificar, en definitiva, adaptar, las restricciones en ámbito geográfico y en colectivos afectados de la mejor manera posible para alcanzar los objetivos diseñados. Antes de entrar a describir las ventajas que tiene medir la calidad del aire exterior con sensores, conviene definir algunos conceptos clave: calidad del aire, monitorización ambiental y sensores de bajo coste. La calidad del aire hace referencia a la concentración de un contaminante en la atmósfera. Este valor varía conforme a las condiciones meteorológicas, que son un factor fundamental para definir la capacidad de dilución de la atmósfera. Para valorar cómo de buena o mala es la calidad del aire, la legislación europea y española establece los denominados niveles de inmisión, que determinan el efecto de un contaminante sobre la salud o el medio ambiente. La monitorización ambiental de la calidad del aire consiste en el ejercicio de medir los niveles ambientales de contaminación del aire en un área, permitiendo conocer el estado de la calidad del aire que respiran los habitantes de esa zona. La monitorización en sí misma no reduce la contaminación, pero su medición a largo plazo proporciona información sobre las fuentes de contaminación y sus niveles, permitiendo establecer patrones que ayuden a la formulación de políticas de control. En cuanto a los sensores de bajo coste, se describen como aquellos dispositivos con un coste inicial de compra más reducido en comparación con el coste de adquisición de un solo instrumento de referencia que mida el mismo parámetro atmosférico o uno similar. Y aunque la denominación "bajo coste" no significa un rendimiento menor, es necesario dejar claro que los valores obtenidos no alcanzan aún la exactitud de las estaciones de calidad del aire correctamente mantenidas, por lo que este tipo de sensores no son actualmente un sustituto directo de los instrumentos de referencia, especialmente con fines obligatorios. Sin embargo, constituyen una interesante fuente complementaria de información sobre la calidad del aire, siempre que se utilice un sensor adecuado. Entre sus principales ventajas respecto a las estaciones centralizadas, cabe citar las siguientes:



- **Complementar las redes convencionales de monitorización** Los sistemas de medición ofrecen información relativa a unas coordenadas concretas. Es decir, la concentración de gases contaminantes en un punto y en otro situado a 500 metros, por ejemplo, no tiene por qué ser la misma, ya que un simple cambio en la dirección del viento puede ejercer una notable diferencia. Esta característica el elevado coste de los métodos de medición tradicionales hace que los sensores de bajo coste sean una alternativa viable que permite ampliar la red de monitorización, utilizando los datos de las estaciones de referencia como fuente de comparación.
- **Gestión de la respuesta a emergencias, detección de fugas peligrosas y supervisión del cumplimiento de las normas en la fuente** La portabilidad y capacidad para ser calibrados in situ conforme a las condiciones del lugar, un aspecto este último que permite obtener lectura más fiables, hace que estos dispositivos puedan emplearse para controlar los niveles de contaminación en las fuentes emisoras o alertar de emergencias. la mayor parte de los sensores de bajo coste responden bien a las altas concentraciones de gases contaminantes, lo cual los hace también indicados para ciudades de países en desarrollo que carecen de redes de medición.
- **Mejora en la creación de modelos predictivos y del conocimiento entre contaminación atmosférica y salud humana** La mejora en las metodologías para la creación de modelos y mapas de contaminación está permitiendo que los datos que aportan los sensores de bajo coste dispuestos en forma de red cada vez tengan mayor utilidad. los datos masivos de contaminación del aire y su análisis y representación cruzados posteriormente con datos de ingresos hospitalarios o consultas médicas pueden conducir igualmente a conocer mejor cómo se relacionan contaminación atmosférica y salud humana.
- **Concienciar a las comunidades locales** El hecho de poder recopilar más datos a menor precio puede facilitar igualmente la labor de concienciación de la sociedad siempre y cuando la información se haga accesible. Como por ejemplo medir el grado de contaminación en el camino de ida y vuelta de los centros escolares. A continuación, se resumen las características técnicas y prestaciones básicas de esta instalación propuesta por el Ayuntamiento de Salamanca:
 - Rango de contaminantes: Miden con precisión los contaminantes gaseosos más importantes (N02, O3, VOC, CO, CO2), partículas (PM10 / 2.5 / 10), parámetros 8 meteorológicos relevantes para monitorizar, estimar y pronosticar la calidad del aire (presión del aire, temperatura, humedad, lluvia), así como el ruido circundante.
 - Información en tiempo real: Muestran la exposición en tiempo real gracias a todos los datos recopilados lo que permite comprender mejor su entorno, identificar puntos críticos y tendencias de contaminación y/o ruido a nivel localizado, como cruces de calles concurridas, y así mejorar su toma de decisiones ambientales.
 - Comunicaciones fiables: Los datos están disponibles localmente a través de Ethernet o se envían de forma inalámbrica a una base de datos basada en la web. La conexión dual GPRS y 4G LTE asegura una mayor fiabilidad de los datos y garantiza un análisis seguro de su situación.



- Inteligencia artificial: El rendimiento de medición se basa en algoritmos avanzados que permiten mediciones de partes por billón (ppb) mediante el uso, entre otros, de sensores electroquímicos. Los algoritmos compensan el impacto de las condiciones ambientales y el envejecimiento en los elementos del sensor y eliminan la necesidad de costosos equipos de muestreo y mantenimiento de gas.
- Sencilla instalación: Gracias a su sencillo sistema de fijación de paredes/postes, es ideal para su despliegue incluso en grandes redes de calidad ambiental. Se adapta discretamente a su entorno y le garantiza un control constante de su calidad ambiental.



2. Información general:

- Tipo de zona (municipio, área industrial o rural). - Estimación de la superficie contaminada (km²) y de la población expuesta a la contaminación. - Autoridades responsables (nombres y direcciones de las unidades responsables de la elaboración y ejecución de las ZBE).

Primer anillo:

Es un espacio de 600.000 metros cuadrados, en el centro de la ciudad de Salamanca, su mitad sur aglutina la mayor parte de los monumentos históricos de la ciudad, mientras que su mitad norte aglutina la mayor zona comercial de la ciudad.

En la zona sur se concentran una buena parte de las Facultades de las Universidades de Salamanca, así como los edificios principales de la Diputación Provincial y el Ayuntamiento.

Segundo anillo:



Con un área de 1.500.000 metros cuadrados, esta zona engloba la totalidad de la primera vía de ronda y las dos márgenes del río Tormes, comprendidas entre los puentes de Enrique Esteva y Sánchez Fabrés.

Por lo que respecta a la población, esta área aglutina un total de 15.075 personas, de acuerdo con los datos del año 2022, lo que supone más de un 10% del total de la ciudad.

Autoridades responsables:

D. Fernando Javier Rodríguez Alonso (4º Teniente de Alcalde) Hacienda, Régimen Interior y Contratación.

D. Ángel Molina Martínez: (Concejal Delegado) Protección Ciudadana, Tráfico y Transportes.

Pza. Mayor nº 2, 37002, Salamanca. ayuntarniento@aytosalamanca.es

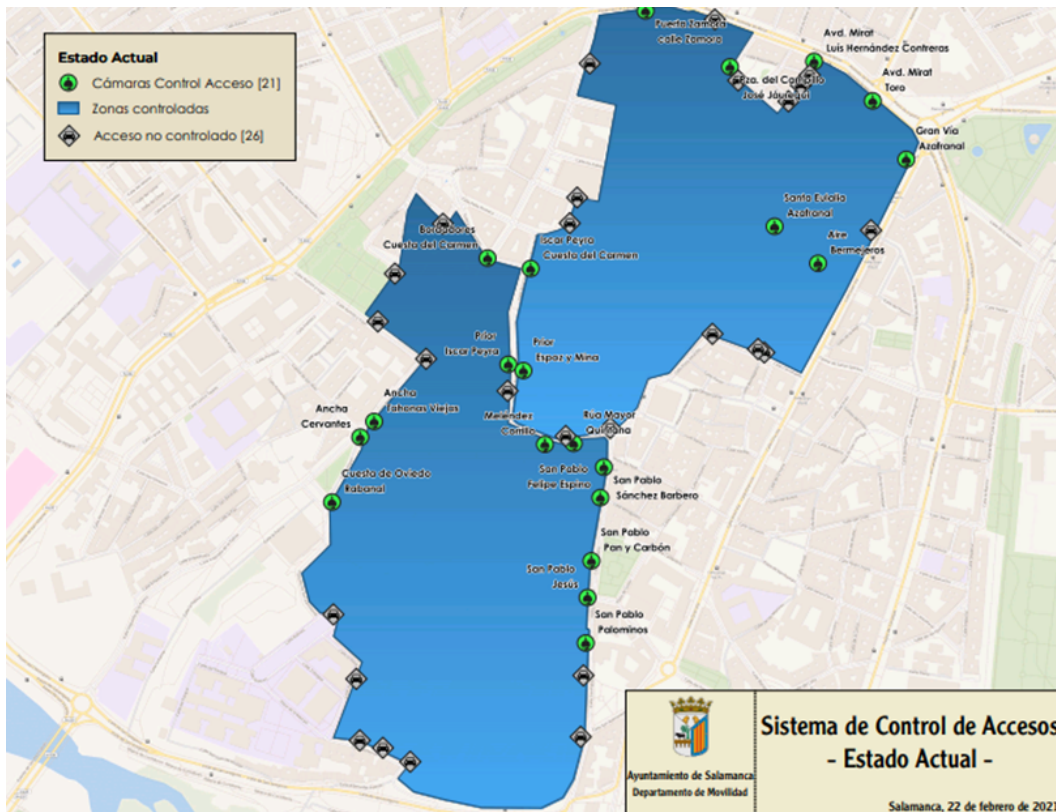
3. Análisis de coherencia de los proyectos de ZBE con los instrumentos de planificación preexistentes.

Ampliación y mejora del sistema de control de accesos a la zona peatonal:

El sistema de control de accesos de Salamanca, se implantó hace seis años, con una extensión de más de 600.000 metros cuadrados, divididos en dos zonas, cortadas por una vía transversal de este a oeste. Al unificarse las zonas actuales, cerrando el corredor intermedio, así como ampliando en otras tres zonas contiguas, se hace necesario una adaptación del sistema a la nueva realidad. Recientemente se ha implementado una plataforma de gestión de tráfico en la Sala de Control de Tráfico de la ciudad, que permite, con una integración y mejora del software actual el conectar el sistema de control de accesos con esa plataforma, en la que se integrarán otros servicios, que permitirá el compartir datos en modo open data, por ejemplo a través de aplicaciones móviles, con información de interés para la movilidad.

Se adjunta croquis de la zona peatonal a fecha 2022.



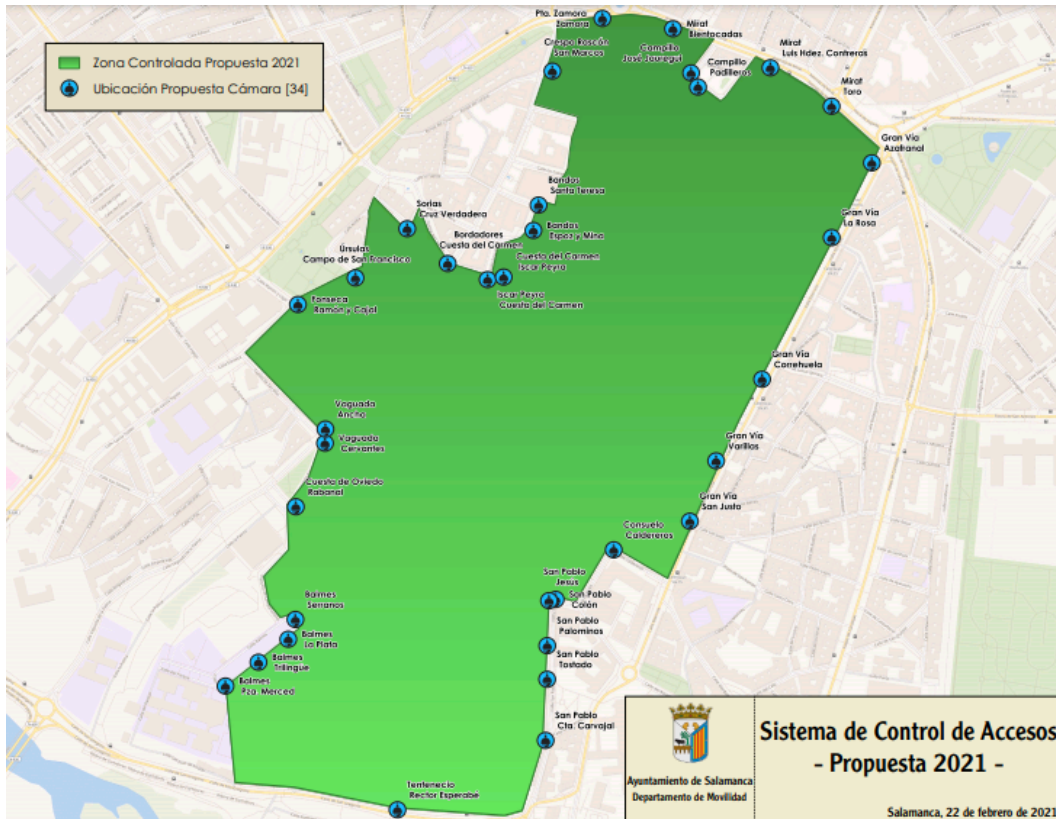


La siguiente imagen muestra la propuesta que se recoge en esta expresión de interés en la que se detalla la unificación de las dos zonas actuales, así como la ampliación del perímetro por varios puntos.

También se recogen las ubicaciones definitivas en las que se han instalado cámaras de lectura de matrículas para automatizar debidamente el proceso.

Al coincidir en partes con el perímetro del segundo anillo, para la zona de bajas emisiones, se han compatibilizado las cámaras, para que ambos sistemas de detección estén debidamente coordinados.





4. Naturaleza y evaluación de la contaminación:

Información actualizada sobre concentración de contaminantes observados durante los años anteriores (antes de la implementación de las ZBE), si el municipio o territorio insular dispone de dicha información y técnicas de evaluación utilizadas.

La evaluación de la calidad de aire en Castilla y León se realiza por la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio, a través de la Dirección General de Infraestructuras y Sostenibilidad Ambiental, a partir de los datos de las diferentes estaciones de medida de la calidad del aire integradas en la Red de Control de la Calidad del Aire de Castilla y León entre otros medios.

5. Origen de la contaminación:

Información actualizada sobre la contribución de las principales fuentes de emisión responsables de la contaminación atmosférica al total de emisiones, caracterización del parque circulante (en base a su clasificación ambiental y, adicionalmente, se podrán utilizar mediciones empíricas de las emisiones reales de los vehículos de forma individualizada).

Meteorológicamente hablando se ha calificado el año 2022 como extremadamente cálido. Siendo el año más cálido de este siglo y de toda la serie de medidas que se utilizan (comenzó en 1961). En este siglo XXI se encuentran ocho de los diez años más cálidos de la citada serie.



Tanto las temperaturas máximas como mínimas se encontraron por encima del valor medio normal estimado.

Durante este año sólo hubo una única ola de frío, del 14 al 18 de enero, aunque se pueden destacar otros dos episodios fríos, uno del 5 al 8 de enero y el otro del 31 de marzo al 6 de abril. En el año 2022 fueron habituales los episodios cálidos, produciéndose tres olas de calor, destacando una de ellas por ser especialmente intensa y duradera, del 9 al 26 de julio, con una duración de 18 días. las otras dos olas tuvieron lugar entre el 12 y el 18 de junio y del 30 de julio al 15 de agosto.

Los episodios de calor tienen una importante influencia en la calidad del aire motivado en que es probable que se asocien a intrusiones de polvo de origen africano, por las altas temperaturas los niveles de ozono se incrementan al favorecer esta circunstancia la formación de esta sustancia y se incrementa el riesgo de incendios forestales cuyas emisiones pueden generar puntualmente mala calidad del aire en una zona e incrementar la formación de ozono.

En cuanto a las precipitaciones, podemos calificar el año en general como seco, aunque en algunos puntos del sur de Castilla y León se podría decir que el año ha sido húmedo como aparece en el mapa de precipitación de la Agencia Estatal de Meteorología. Esta circunstancia meteorológica provoca que se produzca una resuspensión de las partículas emitidas y la emisión de estas de forma natural desde suelos con poca vegetación lo que incrementa estos niveles.

Se puede poner de relieve el papel jugado por el fenómeno de la Niña a nivel planetario, que fue determinante durante el año 2022 en las precipitaciones. Con esta situación meteorológica se produjeron en toda España bastantes incendios forestales.

Destacando en nuestra Comunidad dos incendios en la Sierra de la Culebra y sus alrededores. El primero ocurrió entre las localidades de Ferreras de Arriba y Sarracín de Aliste del 15 al 24 de junio. El segundo tuvo lugar en el municipio de Losado, se inició el 17 de julio y no pudo ser controlado hasta el 14 de agosto.

Ambos incendios se iniciaron como consecuencia de una tormenta seca, es decir, tuvieron una causa natural.

Son los incendios más grandes de los que se tiene constancia en la Comunidad. En total ardieron más de 65.000 hectáreas. El hecho de que los dos incendios tuviesen un origen natural determina que los valores de contaminación derivados de los humos emitidos podrían no haber sido tenido en cuenta en esta evaluación de la calidad del aire regional, pero, sin embargo, se opta por tenerlos en cuenta por mayor protección de la población.



Durante el año 2022 no se han registrado ninguna superación de los valores límite para la protección de la salud humana, recogidos en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, y ya son 14 años consecutivos sin que haya superaciones en todo el territorio regional. Así el dióxido de azufre (SO₂), las partículas en suspensión (tanto PM₁₀ y PM_{2.5}), el dióxido de nitrógeno (NO₂), el benceno (C₆H₆) y el monóxido de carbono (CO), han registrado valores por debajo del umbral superior de evaluación, lo que indica que no llegan aproximadamente al 70 % del valor límite e incluso para algún contaminante citado por debajo del umbral de evaluación inferior. En cuanto al ozono (O₃), se siguen registrando valores altos en el verano como en años anteriores, pero en esta ocasión no se ha superado el valor objetivo de protección a la salud humana en ninguna zona de la Comunidad. Asimismo, respecto al ozono (O₃) se ha superado durante el año 2022 el umbral de información una vez en la estación de Medina de Pomar (Burgos), dos veces en la estación de Peñausende (Zamora) y cuatro en la estación de San Martín de Valdeiglesias (Madrid), por lo que se efectuaron los correspondientes avisos e información a la población afectada de la zona de la Cuenca del Ebro de Castilla y León, de la zona de Duero Sur de Castilla y León y de la zona del Valle del Tiétar y Alberche, respectivamente, mediante el protocolo de información a la población sobre situaciones destacadas de calidad del aire, descrito en el apartado 3.2 del presente informe.

Para calcular las superaciones del valor objetivo de protección a la salud humana como promedio de 3 años, se deben cumplir los criterios de agregación y cálculo que aparecen en el apartado J del anexo I del Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, es decir, los objetivos de calidad de los datos. Así se ha venido haciendo por parte de esta Consejería en los últimos años, pero en el 2021 el ministerio (MITERD) siguiendo la última Guía de la Decisión de ejecución de la Comisión de 12 de diciembre de 2011 (Decisión 2011/850/UE), por la que se establecen disposiciones para las Directivas 2004/107 /CE y 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en relación con el intercambio recíproco de información y la notificación sobre la calidad del aire ambiente, se ha establecido que, para evaluar el valor objetivo debe tener más de 25 máximos diarios como promedio octohorario por encima de 120 µ g/m³ en un año, independientemente de que cumpla los objetivos de calidad de los datos. Si es así el valor se utilizará para calcular el promedio de los tres años que correspondan.

El SO₂ no ha registrado ninguna superación de los valores límite que marca la legislación para este contaminante, es decir, en ninguna ocasión se ha superado el valor límite horario ni diario, el primero no se debería sobrepasar en más de 24 horas al año y el segundo en más de 3 días. los niveles más altos se han medido en la zona noroeste de la comunidad, estando el valor medio anual máximo por debajo de 10 µ g/m³ y los valores de la región se encuentran por debajo de los umbrales de evaluación inferior. El dióxido de azufre es un contaminante cuyos niveles han descendido considerablemente en la última década, destacando este descenso en la zona noroeste de la comunidad donde se encontraban



instaladas las centrales térmicas de la región. A partir de ahora este contaminante parece que será meramente testimonial al proceder tan solo de dispositivos domésticos de calefacción y de alguna actividad industrial. No obstante, si es posible detectar algún nivel elevado de este contaminante de forma esporádica, vinculado con las emisiones a la atmósfera de incendios forestales o quemas agrícolas. Así, las mediciones sistemáticas de SO₂ en la Red de Control de la Calidad del Aire de Castilla y León pasarán progresivamente a ser indicativas en la mayoría de los emplazamientos, como se hace en la actualidad con otros contaminantes.

El material particulado de tamaño inferior a 10 micras, PM₁₀, tampoco ha superado los valores límites establecidos por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero. Los valores más altos, sin tener en cuenta los descuentos de aporte natural desértico, se observan en la estación situada en Valladolid (RENAULT 23), con 34 superaciones y en la estación de Cementos Votarantim 3 en Toral de los Vados (León) con 28.

Después de realizar los descuentos pertinentes en la estación de RENAULT 2 había 19 superaciones y en la estación de Cementos Votarantim 3 había 9 superaciones.

Estando muy por debajo del valor límite establecido en 35 superaciones del valor diario de SO₂ μ g/m³. Respecto al valor medio anual, fijado en 40 μ g/m³, ninguna estación supera este valor límite, siendo los valores más elevados, después de realizar los descuentos mencionados, de 20 μ g/m³ en la estación de Cementos Votarantim 3 (León) y con un valor medio anual de 19 μ g/m³ Aranda de Duero 2 y Ponferrada 4, lo que permite afirmar que toda la comunidad se encuentran por debajo del 50% de ese valor límite anual y que la mayoría de estaciones están por debajo del Valor Guía de la Organización Mundial de la Salud (OMS) de 15 μ g/m³ para esta sustancia.

Los analizadores de PM₁₀ de las estaciones de calidad del aire de Castilla y León también reflejan de forma muy clara, no sólo las intrusiones de partículas naturales procedentes de los desiertos del Sáhara y del Sahel, sino también el efecto de los incendios forestales naturales o provocados, así como de otras incidencias locales, como es el caso, por ejemplo, de una actividad de tratamientos de áridos situada al sur de Toral de los Vados.

Para las partículas PM_{2,5}, tampoco se registran superaciones del valor límite anual de 25 μ g/m³, obteniendo resultados algo más elevados en las estaciones de Valladolid, si bien, prácticamente en todas las localidades que se mide este parámetro tienen una media anual que es la mitad del valor legal establecido o inferior a este. En este caso se incumple el Valor Guía de la OMS (5 μ g/m³) de la media anual, pues todas las estaciones de medida reflejan un valor algo superior incluso las estaciones rurales de la Comunidad (PEÑAUSENDE alcanza un valor de 5,9 μ g/m³ y CUBILLOS DEL SIL-FESE de 10 μ g/m³). Sobre este valor de la Guía de la OMS hay que indicar que los equipos actuales de medición tienen una incertidumbre superior a la legal en ese valor guía lo que impide con los medios homologados actuales



realizar una medición precisa de este parámetro y por lo tanto su correcta evaluación. En el rango de medida del Valor Guía de la OMS, la incertidumbre de los equipos actuales de medida es superior a la que se indica en la legislación para que cumpla los objetivos de calidad de los datos, lo que impide con los medios homologados actuales realizar una medición precisa de este parámetro y por lo tanto su evaluación. Para el NO₂, los registros más elevados se obtienen en las estaciones dedicadas al control de las emisiones del tráfico, destacando León, Soria (que evalúa los municipios medianos de Castilla y León) y Valladolid. El NO₂ es típicamente un contaminante originado en las ciudades por las emisiones de tráfico rodado, industrias y sistemas de calefacción y agua caliente domésticos, por lo que es en las estaciones de tráfico, que soportan un mayor número de vehículos, donde los registros son más elevados. Suma también a los niveles de este contaminante las emisiones de óxidos de nitrógeno de la industria⁴. Este año no se ha registrado ninguna superación del valor límite horario (200 µg/m³ en una hora) de este parámetro que la normativa indica que no se debe sobrepasar de 18 ocasiones a lo largo del año. En cuanto al valor medio anual, fijado en 40 µg/m³, este tampoco ha sido superado en ninguno de los puntos de medida, estando, prácticamente todas las estaciones por debajo del 70 % del valor límite anual.

El benceno y el monóxido de carbono continúan estando en toda la comunidad muy por debajo de su valor límite correspondiente. Lo mismo se puede decir en el caso de los metales como el plomo, el arsénico, cadmio y níquel, que no superan el respectivo valor objetivo. Situación que se mantiene desde hace años con independencia del punto de la comunidad donde se midan estos contaminantes.

El ozono, como se ha comentado con anterioridad, es el contaminante que ha registrado los valores más elevados, no habiéndose superado en esta ocasión el valor objetivo para la protección de la salud humana del ozono (O₃). Sin embargo, en el año 2022 se produjeron 4 episodios que superaron el umbral de información de dicho contaminante, con un total de 7 horas con un valor superior a 180 µg/m³. Asimismo, se cree necesario resaltar la circunstancia de que el valor medio anual del ozono, dato carente de referencia legal pero indicativo, sigue con la tendencia al alza desde que hay registros de esta sustancia, al contrario que los valores máximos registrados, cuya tendencia es a la baja. La primera circunstancia sigue sin tener una explicación científica clara toda vez que las emisiones globales nacionales de precursores del ozono han disminuido en unos porcentajes elevados, pero, no obstante, la temperatura media está subiendo y podría estar relacionado con esto. Así, la explicación científica más plausible indica que el origen de este ozono está en el transporte a larga distancia de precursores que generan un nivel de fondo en el continente o en el hemisferio, como se demuestra con las pequeñas diferencias en los datos recogidos en estaciones muy distantes entre ellas en un momento concreto lo que desliga la presencia de este contaminante de las emisiones locales. La segunda circunstancia se vincula precisamente con ese progresivo descenso de las emisiones antropogénicas de precursores de ozono de procedencia local y especialmente las acaecidas desde el año 2007. Las zonas



atmosféricas en las que se ha superado el umbral de información a la población por ozono en la comunidad autónoma de Castilla y León (Cuenca del Ebro de Castilla y León, Duero Sur de Castilla y León y Valle del Tiétar y el Alberche), tiene una población 525.000 habitantes, es decir, aproximadamente un 22,13% de la población de Castilla y León se ha visto afectada por la superación de este umbral.

En relación con el ozono, se aprobó el Plan de Mejora de la Calidad del Aire por Ozono en Castilla y León desarrollado en el marco de lo indicado en la Ley 34/2007, de 15 de noviembre y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, mediante Acuerdo 138/2021, de 16 de diciembre, de la Junta de Castilla y León y ordenado en su desarrollo por la Estrategia de Mejora de la Calidad del Aire de Castilla y León. En aplicación de este Plan, se contrató en 2021 un estudio que pretende mejorar el estado del conocimiento sobre los episodios de ozono en el ámbito de Castilla y León y determinar la aplicabilidad y efectos de posibles medidas de ámbito regional que se puedan impulsar. Los avances de resultados de este trabajo se exponen más adelante.

Por su parte el MITERD está realizando trabajos para el desarrollo del Plan Nacional del Ozono. A este fin está colaborando con los organismos siguientes: IDAEA (CSIC), BSC, Universidad País Vasco, Centro Universitario de la Defensa, Instituto Tecnología Cerámica UJI y la Universidad de Huelva, organismos y científicos de prestigio contrastado, para lo cual se han marcado un plazo de 4 años desde 2021 para el desarrollo de los estudios preliminares que permitan tener un conocimiento científico a nivel nacional adecuado orientado a la determinación de medidas eficaces para la reducción de la contaminación por ozono teniendo en cuenta la extrema complejidad que tiene la fenomenología de este contaminante.

Las conclusiones del estudio de Bases Científicas para un Plan Nacional de Ozono (2022) elaborado en la subdirección General del Aire Limpio y Sostenibilidad Industrial del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico se han publicado en marzo de 2023 y de sus conclusiones podemos destacar:

- Cabría destacar que existen contribuciones al ozono en superficie desde zonas o regiones limítrofes a Castilla y León como son, la zona de Madrid, la región de Oporto y Lisboa y la Cuenca del Ebro.
- Los niveles más elevados de ozono en la Comunidad, durante el periodo estival, se producen los meses de junio y julio en situaciones de estabilidad atmosféricas, cuando la formación o generación de ozono se debe sobre todo a procesos locales, estando muy condicionado por la temperatura.
- Durante la primavera los niveles elevados de ozono se pueden ver directamente afectados por incursiones de ozono estratosférico.
- Los factores que pueden influir en la formación del ozono en las situaciones episódicas en Castilla y León son:



- Las emisiones de fuentes interiores de la propia comunidad de Castilla y León, que intervienen en la formación fotoquímica.
- En situaciones meteorológicas de circulación de mesoescala se favorece la acumulación de ozono en días sucesivos.
- La recirculación en la atmósfera debido a que la altura de la capa de mezcla del aire sea menor (como consecuencia de la subsidencia compensatoria o hundimiento/descenso), provoca que no se produzca difusión de los contaminantes que existen en la atmósfera, originándose de nuevo acumulación de esos contaminantes durante varios días.
- Transporte de ozono de regiones vecinas como son Portugal, País Vasco, el valle del Ebro, Madrid, también se debe considerar ese transporte de más larga distancia en situaciones no episódicas cuando las condiciones meteorológicas lo favorecen.
- En Castilla y León no se suelen producir episodios agudos, es decir, superaciones del umbral de información a la población. Y cuando se han producido estos episodios se han asociado a situaciones de incendios ocurridos durante olas de calor.

En este estudio se concluye que para tratar de reducir los episodios importantes de ozono que se originan en Castilla y León las intervenciones a realizar sobre los precursores producidos internamente en la comunidad son bastante reducidas, aún así, se podría intentar aplicar medidas reductoras de NOx y de COVs de procedencia antropogénica con alto poder de formación de ozono como son Etanol, 1,3-butadieno, eteno, o,m,p-xileno, etilbenceno, isómeros de trimetilbenceno, formaldehído, tolueno, butanal, estireno, propeno y biacetil. Por otra parte, la conclusión principal del estudio sobre los episodios de ozono en el ámbito de Castilla y León (contratado por la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio), es que los episodios en los cuales se supera el valor objetivo de protección a la salud humana aproximadamente el 90% de la concentración de ozono es de origen externo, debido al transporte transfronterizo y a la contribución procedente de las regiones limítrofes con situaciones meteorológicas propicias para ello. Por tanto, la reducción de esos precursores, está fuera del área de acción de la comunidad autónoma, requiriendo la coordinación de organismos regionales y nacionales, para poder conseguir una disminución a escala global. Esto limita bastante los resultados que se pueden obtener con actuaciones de tipo local, aunque se recomienda la reducción de emisiones de COVs antropogénicos con alto potencial (gran factor) de formación de ozono y de NOx.

En ambos estudios las conclusiones son similares, que en los episodios agudos de ozono de la comunidad la mayor concentración de este gas tiene una procedencia de externa, lo que reduce mucho las posibles actuaciones que se pueden tomar sobre los precursores para obtener una reducción de este contaminante que sea apreciable.

A esto se puede añadir las observaciones realizadas por los técnicos de la RCCACYL relacionando los episodios de ozono con direcciones de viento sur o suroeste, siempre que



haya un foco de emisión importante (por ej. incendio forestal) y, por supuesto, siempre en situaciones de temperaturas especialmente elevadas.

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

Dado que aun no se cuenta con datos propios, se pospone la definición de objetivos cuantificables a las próximas revisiones anuales, siempre de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero.

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

- Listado de posibles medidas y calendario de aplicación. Es recomendable apoyarse en una modelización de calidad del aire para establecer el área mínima y las medidas de restricción necesarias para la consecución de los objetivos de mejora de calidad del aire y mitigación del cambio climático. - Análisis de alternativas a las restricciones absolutas impuestas a los vehículos más contaminantes, como su modulación horaria, regímenes transitorios de duración suficientemente calibrada para fomentar el trasvase modal a medios de transporte más sostenible como la movilidad activa y el transporte público y, en última instancia, facilitar la transición del parque móvil español hacia vehículos cero emisiones, así como de las posibles excepciones suficientemente justificadas. - Justificación del ámbito territorial de las ZBE así como, en su caso, de sus subzonas o áreas y correlación con los espacios temporales al amparo de lo dispuesto en los artículos 16.4 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, y 18 del texto refundido de la ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. - Justificación de la conformidad de las restricciones de acceso, circulación y aparcamiento y, en su caso, excepciones establecidas, con los artículos 4 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, del Régimen jurídico del sector público; 5 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de la unidad de mercado, y 6 del Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales. - Estimación de la mejora de la calidad del aire y de la mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero y estimación del plazo previsto para alcanzar los objetivos fijados de acuerdo con el artículo 3.

Al igual que en el punto anterior, se posponen la adopción de medidas a la espera de contar con información propia suficiente para poder realizarlo con base científica.

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

Control basado en etiquetas medioambientales

El distintivo ambiental es una manera de clasificar los vehículos en función de su eficiencia energética, teniendo en cuenta el impacto medioambiental de los mismos. La clasificación del parque tiene como objetivo discriminar positivamente a los vehículos más respetuosos con el medio ambiente y ser un instrumento eficaz al servicio de las políticas municipales, tanto restrictivas de tráfico en episodios de alta contaminación, como de promoción de



nuevas tecnologías a través de beneficios fiscales o relativos a la movilidad y el medio ambiente.

En la actualidad, la Dirección General de Tráfico, dependiente del Ministerio del Interior, establece la siguiente clasificación:

<p>CERO EMISIONES Eléctricos de batería (BEV), eléctricos de autonomía extendida (REEV), eléctricos híbridos enchufables (PHEV) con una autonomía mínima de 40 km o vehículos de pila de combustible.</p>	<p>ECO Eléctricos enchufables con autonomía inferior a 40 kilómetros, híbridos no enchufables (HEV), vehículos propulsados por gas natural y gas (GNC y GNL) o gas licuado del petróleo (GLP). En todo caso deberán cumplir los criterios de la etiqueta C.</p>	<p>C Turismos y furgonetas ligeras de gasolina matriculadas a partir de enero de 2006 y diésel a partir de 2014. Vehículos de más de 8 plazas y pesados, tanto de gasolina como diésel, matriculados desde 2014.</p>	<p>B Turismos y furgonetas ligeras de gasolina matriculados desde enero de 2000 y de diésel a partir de 2006. Vehículos de más de 8 plazas y pesados, tanto diésel como gasolina, matriculados a partir de 2005.</p>

En lo que se refiere al sistema de restricción de accesos a la Zona de Bajas Emisiones en la ciudad de Salamanca, además de los residentes y vehículos autorizados que se controlarían en un control de accesos de prioridad residencial, el sistema será capaz de controlar el acceso de los vehículos más contaminantes en función de la etiqueta ambiental según la clasificación de la DGT, teniendo en cuenta el impacto medioambiental de los mismos, ya que la finalidad de este tipo de accesos es disminuir el nivel de emisiones dentro de la zona elegida.

Tipos de vehículos permitidos y gestión de autorizaciones

En este apartado se hace una propuesta de los posibles usuarios afectados, así como de los requisitos necesarios para obtener las autorizaciones y correspondiente alta en el registro para el acceso a la Zona de Bajas Emisiones.

El acceso habilitará para determinados itinerarios cuya función es la llegada al punto de destino así como su posterior salida. Igualmente se podrá limitar el horario y cuantos aspectos sean necesarios en aras de una mayor seguridad. Estas autorizaciones serán



expedidas previa solicitud que deberá ser acompañada de la documentación requerida en los siguientes apartados.

Las autorizaciones concedidas podrán ser revocadas o modificadas en función de las necesidades y usos de las zonas restringidas.

Las premisas generales para el establecimiento de las restricciones son las siguientes:

- Facilidad de comprensión para el ciudadano:

Las restricciones evitarán una complejidad excesiva y serán lo más simples posibles compatibles con la consecución de los objetivos fijados y con las posibilidades tecnológicas evitando limitaciones muy complejas que generen rechazo y que los colectivos no limitados acaben por no acceder al centro urbano.

- Progresividad:

Se establece un calendario progresivo en el tiempo con la suficiente antelación que permita la adopción de las medidas por parte de los ciudadanos y colectivos afectados de una manera programada, mitigando así las consecuencias indeseadas sobre dichos colectivos.

- Escalabilidad:

Tanto la intensidad de las limitaciones como su aplicación espacial son perfectamente escalables al realizarse conforme a distintivos y gradualmente en las 3 zonas definidas de restricciones de la ZBE. El seguimiento del éxito de las medidas permitirá modificar si es preciso las limitaciones en intensidad, fecha y/ o zona de aplicación permitiéndose alcanzar los objetivos perseguidos compatibles con el menor impacto posible al ciudadano en el resto de actividades ordinarias de la ciudad.

- Sistema basado en distintivos ambientales:

Las restricciones se basan en el sistema de distintivos ambientales de la DGT que es universal dentro del territorio nacional, conocido y comprendido por los ciudadanos, ligado de manera clara a las emisiones de cada vehículo y que es actualizado de manera general para todo el territorio nacional.

El planteamiento general consiste en la aplicación escalada de restricciones para la circulación en las distintas coronas definidas para los vehículos en función de sus distintivos estableciendo una serie de autorizaciones para aquellos colectivos que por sus características intrínsecas precisan de un mayor tiempo de adaptación a las limitaciones establecidas.

9. Análisis jurídico de la naturaleza de la ZBE y de los derechos y obligaciones que se pretende implantar en el municipio o territorio insular, incluyendo la competencia, potestades administrativas (especialmente la sancionadora) e instrumentos adecuados para su implementación tales como convenios de colaboración.

las zonas de bajas emisiones de Salamanca se crearán mediante la correspondiente Ordenanza Municipal de creación y gestión.



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

la entrada en vigor de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, traslada a los municipios la adopción de medidas para alcanzar un parque vehículos sin emisiones directas de CO₂, tal como indican las normas de la Unión Europea, estableciendo que el bien jurídico a proteger es el medio ambiente y la salud de las personas. Su artículo 14 establece la obligación de que los municipios de más de 50.000 habitantes adapten sus planes de movilidad urbana sostenible (PMUS) e introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad, incluyendo, al menos, el establecimiento de zonas de bajas emisiones antes de 2023.

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

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

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

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

- **Ley 7/ 1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local (LBRL)**

Artículo 25.

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

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

(...)

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

- **Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (LTSV) (texto refundido aprobado por el Real Decreto legislativo 6/2015, de 30 de octubre)**

Artículo 7. Competencias de los municipios.



Corresponde a los municipios:

1. La regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración.
 2. La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.
 3. La inmovilización de los vehículos en vías urbanas cuando no dispongan de título que habilite el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o excedan de la autorización concedida, hasta que se logre la identificación de su conductor.
 4. La retirada de los vehículos de las vías urbanas y su posterior depósito cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación, o se encuentren incorrectamente aparcados en las zonas de estacionamiento restringido, en las condiciones previstas para la inmovilización en este mismo artículo. Las bicicletas sólo podrán ser retiradas y llevadas al correspondiente depósito si están abandonadas o si, estando amarradas, dificultan la circulación de vehículos o personas o dañan el mobiliario urbano.
- Igualmente, la retirada de vehículos en las vías interurbanas y el posterior depósito de éstos, en los términos que reglamentariamente se determine.
- La autorización de pruebas deportivas cuando discurran íntegra y exclusivamente por el casco urbano, exceptuadas las travesías.
5. La realización de las pruebas a que alude el artículo 5.o) en las vías urbanas, en los términos que reglamentariamente se determine.
 6. El cierre de vías urbanas cuando sea necesario.
 7. La restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales.

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

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

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

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

(...)



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

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

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

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

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

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

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



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

- Reglamento General de Circulación (RGC), aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.
- Reglamento General de Conductores (RGCo), aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo.
- Reglamento General de Vehículos (RGV), aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.
- Reglamento de Vehículos Históricos (RVH), aprobado por Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio.

El régimen sancionador se encuentra recogido en la LTSV:

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

Por último, por lo que se refiere a los criterios de regulación para el acceso a las zonas de Bajas Emisiones, estos vienen descritos en el apartado 8 de este informe.

10. Memoria económica en la que se incluyan, al menos, los siguientes análisis de impacto:

a. Análisis del impacto presupuestario y económico de la ZBE en las entidades locales conforme al artículo 7.3 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, y en el artículo 129.7 de la Ley 39/2015.

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

La Ordenanza Municipal de creación y gestión de las zonas de bajas emisiones del Municipio de Salamanca tiene repercusiones directas en gastos e ingresos públicos presentes y futuros.



Los Pliegos de prescripciones técnicas y las Cláusulas administrativas particulares de los correspondientes contratos públicos especificarán suficientemente el precio de licitación.

Por lo que se refiere al presupuesto, se detalla una primera estimación para su implementación considerado el suministro, instalación y puesta en marcha.

11. Tabla 1. Implantación de la ZBE

1	CONTROL DE ACCESOS ANILLO INTERIOR (13 CÁMARAS NUEVAS)	266.890,00 €
2	INTEGRACIÓN CÁMARAS EXISTENTES ANILLO INTERIOR (21 CÁMARAS)	12.484,82 €
3	CONTROL DE ACCESOS ANILLO EXTERIOR (24 PUNTOS DE CONTROL)	521.290,00 €
4	CENTRO DE CONTROL	231.420,00 €
5	SEÑALIZACIÓN	99.994,00 €
6	SENSORES	124.500,00 €
7	VEHÍCULO ELÉCTRICO POLICIA CON LPR 180º	61.680,00 €
TOTAL SUMINISTROS (sin IVA)		1.318.258,82 €

b. Análisis de las consecuencias en la competencia y el mercado, conforme a lo exigido por los artículos 129 y siguientes de la Ley 39/2015.

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

Algunos de los impactos económicos positivos de las ZBE incluyen:

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



Las ZBE de Salamanca tendrán un impacto positivo en el aspecto económico de la competencia y el mercado ya que revitalizarán el entorno urbano del municipio, no solo por la restricción de entrada de los vehículos más contaminantes, sino también por las medidas complementarias propuestas como la peatonalización de la zona centro y entorno monumental.

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

Se espera que las ZBE de Salamanca fomente el comercio de proximidad y las actividades de servicios reduciendo el número de locales vacíos y mejorando la calidad de vida de los residentes. Eso atraerá nuevas construcciones y hará que se revaloricen ligeramente las viviendas, no solo las del interior de las ZBE sino las del conjunto del municipio.

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

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

Por otro lado, la ZBE impactará positivamente en los indicadores económicos relacionados con la movilidad, como son las ventas y uso de vehículos eléctricos y, consecuentemente, la implantación de cargadores. Estas tendencias vienen marcadas por Europa, por lo que la ZBE tan solo acelerará este efecto. La reducción del número de vehículos en el municipio también hará que varíe la demanda de aparcamiento y se redistribuyan las plazas, aumentando la preferencia a los residentes de la ZBE.

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

No resulta fácil estimar los efectos de las ZBE para los grupos sociales de mayor vulnerabilidad, ya que este impacto es difícil de determinar y puede variar de una ciudad a otra. El calendario de implantación y la no afectación a determinados vehículos, confirma los resultados del Estudio de Viabilidad de la Zona de Aire Limpio de Southampton, que se asume que la mayoría de las personas que tengan actualmente un vehículo afectado por las



restricciones de las ZBE, elegirán cambiar de coche a uno de mejor categoría ambiental, algo que se hubiera producido igualmente, solo que en un mayor periodo de tiempo.

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

Además, puesto que las ZBE se encuentra en el centro del municipio, donde existe gran cobertura de transporte público y es suficientemente accesible a pie o en bicicleta, muchas personas puedan mantener sus vehículos privados y optar por realizar viajes al interior de las ZBE en modos de transporte sostenibles.

12. Análisis de impacto social, de género y de discapacidad y, con especial énfasis en los grupos sociales de mayor vulnerabilidad, tanto desde la perspectiva de beneficios para la salud como de limitación individual de la movilidad, incluyendo las campañas previstas para su publicidad.

No se prevé ningún impacto negativo por cuestiones sociales ni de género, por lo que respecta a las personas con movilidad reducida, está previsto el permitir el acceso a zonas limitadas sin ninguna acción adicional para las personas con tarjeta de estacionamiento europea emitida por el Ayuntamiento de Salamanca y simple registro en los restantes casos. Dada la previsión de reducción en los niveles de contaminación ambiental y acústica y la creación de nuevos espacios peatonales se mejorará la salud de todos los grupos. Por lo que respecta a las campañas de publicidad está prevista su difusión por todos los medios disponibles: Cartelería, pantallas de información variable, tótems, web, redes sociales, así como su difusión por los medios de comunicación locales.

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

Con una periodicidad mensual se emitirá un informe por la empresa concesionaria al responsable del contrato, el cual dará traslado del mismo a los responsables de las distintas áreas del Ayuntamiento con responsabilidad en la materia.

Cálculo de AQI (Air Quality Index) europeo y de la EPA.

Todos los datos serán actualizados y enviados como máximo cada 30 minutos y serán trasladados de manera automatizada a la Plataforma SmartCity del Ayuntamiento de Salamanca a tiempo real.

El software detectará errores y anomalías en los dispositivos y datos de forma inmediata, permitiendo su consulta desde la plataforma de software e invalidando los datos de forma automática.



Contará con una herramienta sencilla de informes de evaluación automática de un dispositivo y/o una red compleja.

El software permite la gestión de usuarios con permisos personalizables de manera que el acceso al dispositivo y su información se adapte al rol del usuario.

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

Se dará comunicación a la ciudadanía por diferentes medios: web municipal, pantallas de información variable, mupis publicitarios y medios de comunicación generales.

Se confeccionarán dípticos explicativos antes de la entrada en funcionamiento, que estarán a disposición en las oficinas de la ZBE y Ayuntamiento. También se enviarán en formato digital en las comunicaciones telemáticas que se realicen.

La participación está garantizada con la elaboración de la Ordenanza, ya que tendrá un periodo de exposición pública.

Se han mantenido reuniones con los principales colectivos afectados y se intensificarán una vez se avance en el borrador de la Ordenanza.

Esta Comisión Informativa, a la vista de lo expuesto y de lo dispuesto por el artículo 49 de la Ley 7/1.985, de 2 Abril, reguladora de las Bases de Régimen Local, con el voto favorable del Grupo Popular y el voto en contra del Grupo Socialista y del Grupo Municipal Vox, propone al Pleno adopte el siguiente ACUERDO: **APROBACIÓN DEFINITIVA** del Proyecto de la Ordenanza Municipal reguladora de la Zona de Bajas Emisiones de la ciudad de Salamanca, quedando éste redactado de la forma señalada en el presente Dictamen.”

A continuación se sucedieron las siguientes intervenciones:

ILMO. SR. ALCALDE: ¿Desean intervenir? ¿Quién interviene? Estaba diciendo que si desean intervenir... ¿Quién interviene? Don Alejandro Pérez de la Sota, gracias.

SR. PÉREZ DE LA SOTA: Buenos días, señor alcalde, con su venia.

Muchas gracias, señoras y señores, concejales del Pleno del Ayuntamiento, muy buenos días.

Se somete hoy a votación definitivamente el proyecto de ordenanza de Zona de Bajas Emisiones, que lleva ya una trayectoria de elaboración muy amplia y en la que los grupos municipales y los concejales que hemos intervenido directamente en esta elaboración hemos tenido oportunidad de intervenir en multitud de ocasiones.



Finalmente tenemos que votar una serie de alegaciones que hicieron los grupos municipales y en las cuales este grupo municipal, el Grupo Municipal Vox hizo una serie de consideraciones, una consideración general sobre la que entraremos ahora mismo y una serie de consideraciones específicas.

En primer lugar, respecto de la consideración general, como ya fijamos en el Pleno del día 28 de diciembre de 2023, nos oponíamos a la aprobación de la Ordenanza de Zona de Bajas Emisiones porque realmente nos oponíamos al establecimiento en Salamanca de una Zona de Bajas Emisiones en sí mismo, por considerar que no era necesaria y que no estaba justificada. Dentro de las alegaciones que hemos formulado, se nos ha respondido dentro del informe técnico, que realmente la zona de Baja Emisiones o el establecimiento de la Zona de Bajas Emisiones para Salamanca es una imposición legal.

Tenemos que responder dentro de esa alegación, tenemos que responder que es incierto, como ya manifestamos en su momento y reiteramos ahora mismo. Ciertamente, dentro de la Ley del cambio climático se establece una obligación genérica de establecimiento de zonas de Bajas Emisiones para todos aquellos municipios de más de 50.000 habitantes en los cuales, en principio, estaría incluida Salamanca. Pero después de la elaboración o después de la promulgación de la Ley del cambio climático se estableció el Real Decreto 1052/2022 de 27 de diciembre, por el que se regula precisamente la Zona de Bajas Emisiones y no es un real decreto que podamos dejar de lado dentro de esta cuestión.

Concretamente en el artículo 5, en contestación a esa alegación, que se nos dice que es una obligación legal, dentro del artículo 5, en el apartado tercero se dice que únicamente y en los casos debidamente justificados se podrán establecer excepciones a las restricciones previstas en el apartado segundo, siempre y cuando garanticen el cumplimiento de lo establecido en los artículos 3 y 4 de este reglamento, y por no extendernos en la lectura de leyes que pueda hacerse excesivamente farragosa en este Pleno, lo que se establece en los artículos 3 y 4 es simplemente mejorar la calidad del aire, mitigar el cambio climático en la repercusión acústica y la delimitación y diseño de la Zona de Bajas Emisiones.

Es decir, que Salamanca podría perfectamente haberse acogido a la excepción que establece el artículo 5.3 del reglamento que se establece precisamente en la aplicación de esa Ley de la que se nos dice que establece la obligación de Zona de Bajas Emisiones en Salamanca. ¿Y por qué podría haberse hecho? Porque, como ya también hemos puesto de manifiesto, a lo largo de toda la trayectoria de esta elaboración y finalmente parece ser que aprobación de la Zona de Bajas Emisiones, realmente en Salamanca no hay una necesidad de establecer una Zona de Bajas Emisiones, no hay una necesidad climática, y no lo decimos nosotros, sino que lo establece el propio proyecto técnico que se incorpora a la ordenanza.

Aquí sí que quiero leerlo literalmente, para que conste, dentro de las páginas 14 y 15 de ese anexo primero, es decir, el proyecto técnico que obligatoriamente ha de incorporarse no solo para el propio establecimiento de la Zona de Bajas Emisiones, sino para la determinación de todo el ámbito que habrá de ocupar en cuanto a espacio y en cuanto a extensión, dentro de



Salamanca, en las páginas 14 y 15, insistimos, se dice: “Las conclusiones del estudio de las bases científicas de un plan de ozono, elaborado por la Dirección General, establecen que dentro de Castilla y León no se suelen producir episodios agudos, es decir, superaciones del umbral de información a la población y cuando se han producido estos episodios se han asociado a situaciones de incendios ocurridos durante horas de calor”. En este estudio se concluye que para tratar de reducir los episodios importantes de ozono que se originan en Castilla y León, las intervenciones a realizar sobre los precursores producidos internamente realmente van a tener poca repercusión.

Por otra parte, la conclusión principal del estudio de los episodios de ozono en el ámbito de Castilla y León, certificación de Medio Ambiente, es que los episodios en los cuales se supera el valor objetivo de protección humana, aproximadamente el 90 %, son excepcionales, producidos generalmente por emisiones de los territorios aledaños y las actuaciones en los territorios de Castilla y León tienen poca repercusión.

Dicho de otra manera, en Castilla y León no hay problema, no hay problema climático y, por tanto, no hay causa que justifique el establecimiento de una Zona de Bajas Emisiones y la segunda, derivada que se establece también en el informe técnico, es que lo que hagamos aquí realmente va a tener muy poquita repercusión para mitigar o incluso para eliminar esos episodios puntuales.

A cambio, nos encontramos el establecimiento de una Zona de Bajas Emisiones que va a suponer básicamente una restricción o una serie de restricciones. Restricciones de movimiento en primer lugar, a los ciudadanos de Salamanca. Restricciones de movimiento, en segundo lugar, a los habitantes de la provincia que habitualmente tienen que venir a Salamanca a visitar o que tienen que venir a Salamanca a trabajar. En tercer lugar, restricciones a todas aquellas personas que se acerquen a Salamanca. Restricciones de movimiento.

Por tanto, tenemos que mantener nuestra posición en el sentido de oponernos a la Zona de Bajas Emisiones, porque realmente va a suponer una pérdida de derechos fundamentales para todos los habitantes, que no está en absoluto justificada en los valores que se pretenden mantener, que son los de una supuesta emergencia climática que no solo en Salamanca, sino que en toda Castilla y León no existen y que finalmente lo único que van a producir son diferencias entre aquellas personas que tienen una capacidad económica suficiente para adquirir un determinado tipo de vehículos para acceder a la Zona de Bajas Emisiones o que tienen una capacidad económica suficiente para adquirir plazas de aparcamiento o para adquirir inmuebles dentro de la Zona de Bajas Emisiones que evidentemente se van a disparar, cuyos precios se van a disparar, y por otro lado, las personas que son la mayoría de la población que no tienen esa capacidad económica, las cuales se van a ver excluidas de movimiento dentro de la Zona de Bajas Emisiones y se van a ver limitadas en cuanto a su funcionalidad dentro de Salamanca.



Finalmente, el único que podrá salir beneficiado de todo este establecimiento de Zona de Bajas Emisiones será el Ayuntamiento, que a partir del 30 de junio de 2024 tendrá capacidad para empezar a sancionar. Los establecimientos de zonas de Bajas Emisiones, en otros municipios ya tienen cifras muy importantes de recaudación por multas. No sabemos si existe una previsión de recaudación por multas dentro de Salamanca, pero ya estamos hablando de que, en Madrid, que fue pionero en esto, es una fuente muy importante de beneficios para el Ayuntamiento y de fuente de financiación.

Por tanto, no existe ninguna justificación para que se establezca una Zona de Bajas Emisiones, y, es más, va a ser restrictiva y lesiva para los ciudadanos de Salamanca y, por supuesto, para el municipio de Salamanca.

Muchas gracias, señor alcalde.

ILMO. SR. ALCALDE: Muchas gracias, don Alejandro. Don José María Collados tiene la palabra.

SR. COLLADOS GRANDE: Muchas gracias, señor alcalde. Buenos días a todos.

Bien, desde el Grupo Municipal Socialista creemos que es necesario hacer una ordenanza de Zona de Bajas Emisiones. Creemos que es importante que los ciudadanos de Salamanca tengan una salud óptima y por eso creemos que es necesario hacer un análisis de lo que significa el medio ambiente en Salamanca y, por tanto, hacer esta Zona de Bajas Emisiones.

Pero, en realidad esta ordenanza municipal no nos dice efectivamente cómo está Salamanca. Es una ordenanza que no refleja la realidad. Es más, desconocemos cuál es la realidad, porque a pesar de que lo hemos pedido reiteradamente que se nos diga y me explico.

En Salamanca tenemos dos medidores medioambientales, uno está en Capuchinos, otro está en La Aldehuela, se nos ha dicho que hay muchísimos más, pero lo cierto es que nunca se nos han dado las mediciones, es decir, desconocemos cómo está medioambientalmente Salamanca y, por tanto, no se ha aportado a esta ordenanza esa medición que nosotros creemos que era necesario reflejar.

Yo creo que a todas luces podemos darnos cuenta de que no es lo mismo estas dos zonas, Capuchino o La Aldehuela, como por ejemplo la calle Crespo Rascón, donde sobre a determinadas horas están pasando continuamente coches y contaminando y que, sin embargo, por cierto, ni siquiera se ha metido dentro de la Zona 1 de Bajas Emisiones, es decir, no se han hecho los deberes para poder hacer una ordenanza acorde con lo que Salamanca necesita.

Entonces nuestra pregunta es ¿y por qué se ha hecho esto? Porque se podría haber hecho al tontún las calles que se hubiera querido, y entonces nos da cuenta de que realmente lo que se ha hecho es aprovechar una ordenanza que no teníamos muchas ganas de aprobar, pero que teníamos que aprobar obligatoriamente por ley para delimitar una zona peatonal que ya era



existente, ya existía, y simplemente hacer una cosa con la otra y montar una Zona de Bajas Emisiones a una zona que ya estaba restringida y que no va a tener gran impacto.

Entonces nos volvemos a preguntar ¿y entonces por qué se hace eso? Se hace precisamente sobre todo para conseguir unos fondos europeos, unos fondos europeos que, por cierto, el señor alcalde y su séquito fueron a pedir que no se dieran. No sabemos por qué, pero luego para pedirlo sí que se está pidiendo. ¿Y qué se ha pedido para hacer esto? ¿Para estos fondos? Se ha pedido, además para poner unas cámaras, unas cámaras que, por cierto, ya existían. O sea, es que ni siquiera estamos poniendo, al menos en la zona 1 nuevas cámaras, sino que lo que estamos haciendo es reinstalando unas cámaras que llevan puestas desde hace un montón de años que desde el Grupo Municipal Socialista hemos preguntado que qué pasaba con esas cámaras y que nunca funcionaron, las del acceso a la zona centro de Salamanca.

Primero se nos dijo que es que no funcionaban, luego que era el *software*, pero lo cierto es que nos hemos gastado miles de euros en estas cámaras que, sin embargo, nunca han funcionado y que ahora ya por fin, esperemos que ya hagan las cosas mínimamente bien y estas cámaras ya sí que funcionen.

En segundo lugar, además, creemos que es necesario que se hayan tenido en cuenta los datos de ruido. También se habla en la ley que es necesario tenerlo en cuenta y, sin embargo, a pesar de que sí que tenemos mediciones, no se ha hecho. Por otra parte, es una ordenanza que creemos que es poco ambiciosa, ¿poco ambiciosa por qué? Porque se lleva al 2029 el inicio real de las consecuencias de esta ordenanza y, sobre todo, el 2039, lo que significa que no va a tener un impacto real porque en los sitios en los que no se va a poder entrar por la Zona de Bajas Emisiones no se puede hoy tampoco cuando todavía no está aprobada.

Es decir, no entendemos muy bien, creemos que tendríamos que haber sido mucho más buenos a la hora de hacer esta ordenanza, ambiciosos.

Por otra parte, también creemos que la ley lo marca claramente. Es decir, ustedes van a quitar los coches de un lugar, den ustedes alternativas. Sin embargo, no encontramos alternativas. El tema de la bicicleta en esta ciudad, en la zona centro, está totalmente olvidado. Está totalmente olvidado. De hecho, los debates que llevamos teniendo en la comisión de policías sobre si pueden o no pueden entrar las bicicletas, si pueden entrar las bicicletas, la gente puede ir de pie o puede ir subido o bajado, no acaba nunca de terminar.

Por lo tanto, no se ha hecho nada para intentar incentivar este uso de la bicicleta, que con la Zona de Bajas Emisiones debería de haberse incentivado. Otro tema interesante sería también el de los *riders*, el de los trabajadores que tienen que recoger esa comida para llevarla a nuestras casas, que tampoco se resuelve y deberíamos de resolverlo de una vez.

Efectivamente, también muy importante el tema del autobús. Quitar los coches fomenta el autobús y, sin embargo, lo que hacemos es todo lo contrario. Echamos a los autobuses del centro de Salamanca. El autobús que, por ejemplo, iba al Mercado Central, nosotros creemos



que es imprescindible. Nosotros creemos que era muy utilizado por todos los vecinos, especialmente, por ejemplo, de la zona de Pizarrales y sin embargo se ha sacado aquí, cosa que no entendemos, cuando además nos jactamos, y estamos de acuerdo en ello de que tenemos unos autobuses eléctricos que no contaminan y que, por tanto, podrían entrar sin ningún problema, al menos a determinadas horas, e incluso buscar unos modelos más pequeños si creemos que el problema es el tamaño, aunque creemos que el tamaño tampoco es lo importante en este caso.

En este sentido, además, creemos que precisamente tendríamos que haber analizado qué impacto van a tener estos cambios, qué impacto social, qué impacto en discapacidad, qué impacto de género van a tener y tampoco nos lo encontramos, a pesar de que creemos que es necesario que apareciera. En esta misma línea creemos que es imprescindible la participación ciudadana. La participa ciudadana no es que puedan presentar alegaciones, la participación ciudadana es sentarse durante horas con los vecinos, con los comerciantes, con los empresarios, con los que tienen algo que decir de todo esto y escuchar y actuar en consecuencia, y una vez más, hemos perdido una oportunidad imprescindible para hablar con la ciudadanía y preguntarles qué es lo que opinan y actuar en consecuencia.

En conclusión, creemos que es una ordenanza que no responde a Salamanca. De hecho, es una ordenanza corta y pega de la que presentó la Federación Española de Municipios y Provincias. Hemos dejado claro lo que significa esto. Es poco ambiciosa, puesto que vamos a tardar años en que cambie algo y lo que se va a cambiar a partir de hoy o a partir de hoy va a quedar todo igual que estaba hasta ahora y, en tercer lugar, no da alternativas al uso del vehículo.

Por tanto, creemos que es necesaria una ordenanza de bajas emisiones. Nos abstendremos, pero no votaremos a favor.

Muchas gracias.

ILMO. SR. ALCALDE: Muchas gracias, don José María. Don Ángel Molina tiene la palabra.

SR. MOLINA MARTÍNEZ: Buenos días. Con la venia, señor alcalde.

La virtud busca el equilibrio, la armonía la avenencia, la proporción, porque esta no se tiene de forma natural, ni siquiera sale de manera espontánea, y si la busca es porque tiene la capacidad de encontrar ese punto de moderación, ese de no inclinarse ni al exceso ni al defecto.

Aquí nos acaban de dar un ejemplo tanto del exceso como del defecto, ya que unos lo rechazan disfrazados de absentismo por un extremo y otros lo rechazan por exagerado y excesivamente negativo. Si esto no es una paradoja, cuanto menos, no deja de ser un efecto muy curioso de cómo ambos populismos se unen en el radicalismo de la exigencia que hagamos lo contrario a lo que unos y otros dicen. Afortunadamente, la suma de un extremo y



otro no alcanza la mayoría suficiente para romper esas virtudes que tiene nuestra ciudad de armonía, equilibrio y moderación.

Esta ordenanza es consecuencia de una obligatoriedad, sí, una obligatoriedad establecida por la Ley de Transición Energética 7/2021 y que vuelvo a leer literalmente porque parece que no ha quedado suficientemente claro. Concretamente, el artículo 14.3 del título IV dice textualmente que “los municipios de más de 50.000 habitantes adoptarán planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad, incluyendo al menos el establecimiento de zonas de bajas emisiones”. Este equipo de Gobierno, como no puede ser de otra manera, cumple la ley y de ahí surge esta ordenanza. Como en la citada ley no se indica cómo y cuándo se han de introducir esas medidas de mitigación, este gobierno municipal, en base al resultado de esas mediciones previas realizadas, determinó, cuando se inició este proyecto, que Salamanca tenía y sigue teniendo una calidad del aire buena.

Este Gobierno decidió presentar a este Pleno una ordenanza que garantiza el acceso de sus vecinos a las zonas con normalidad y a partir del 2029 lo seguirá haciendo, salvo a los vehículos sin etiqueta. Después, hasta el 2039, de manera progresiva para las etiquetas B y C.

Cuando debatimos hace unos meses esta ordenanza en el pleno correspondiente, ya comenté que habíamos trabajado para convertir una obligación en una oportunidad y así lo hicimos implementando medidas que han mejorado considerablemente nuestra localidad, sin apenas coste económico. Hoy exponemos, una vez atendidas y valoradas las 54 alegaciones que se han presentado durante este periodo, una de las consecuencias que ha tenido esa oportunidad. Esta ordenanza parte de una premisa incuestionable, nuestra ciudad goza de una buena calidad del aire y, por lo tanto, nos ha permitido elaborar en estos términos esta ordenanza, con la garantía que, desde su puesta en marcha en el 2029, los vecinos de las zonas afectadas accedan con la normalidad que lo han hecho hasta el momento.

Salamanca tiene una buena calidad del aire y no solo lo decimos nosotros, sino que lo dice también el propio Gobierno de España, del que no creo que duden los concejales socialistas. El último informe de evaluación de calidad del aire correspondiente al 2022, elaborado por el Ministerio para la Transición Ecológica, indica que en Salamanca no se superaron los valores máximos que marca la Unión Europea de dióxido de nitrógeno y partículas. También la Agencia Europea del Medio Ambiente coloca a Salamanca entre las ciudades con mejor calidad del aire de Europa, con una acumulación de partículas finas de 7,7 microgramos por cada metro cúbico, cuando el máximo recomendable que establece la Unión Europea es de 10.

La aplicación de esta ordenanza hará de Salamanca una ciudad mejor, más moderna, más verde y aún más respetuosa con su casco histórico, y todo ello sin que el ciudadano se vea perjudicado en el acceso a estas zonas, que ya tienen garantizado en la actualidad. Esta obligación legal no solo ha supuesto para la ciudad una oportunidad que hemos materializado en una evidente mejora mediante las obras ejecutadas, sino que también a lo largo de su



proceso se ha contado con las opiniones, sugerencias y propuestas realizadas tanto por asociaciones empresariales, vecinos, a los que aprovecho nuevamente para agradecer su interés y colaboración, también de los grupos de la oposición, que, a pesar de los que están diciendo en sus intervenciones, sus aportaciones sí han contribuido a construir esta ordenanza tal cual la venimos exponiendo aquí.

La aceptación de las obras ejecutadas ha sido muy positiva. Los vecinos han recibido con satisfacción las mejoras implementadas, que se han traducido en inversiones de más de 13 millones de euros. Entre otras, vuelvo a recordarles las acometidas en cuanto a la propia implantación de la Zona de Bajas Emisiones, las de accesibilidad y las de movilidad sostenible, que han mejorado la seguridad vial y contribuirán con el tiempo a mejorar también la fluidez del tráfico, consiguiendo una ciudad más atractiva para el turismo, una ciudad con más y mejor calidad de vida y una oportunidad para el desarrollo económico de la ciudad.

Más de 60 calles han visto mejorada su accesibilidad en más de 10 barrios de la ciudad. El transporte urbano está siendo objeto de mejoras y adaptaciones con incremento en las frecuencias establecidas y en las propias líneas. La seguridad vial ha mejorado con las intervenciones realizadas en los pasos para peatones y en la monitorización de la sala de control de tráfico. También ha mejorado la movilidad sostenible con las actuaciones llevadas a cabo en los carriles bici, por poner algunos ejemplos concretos.

Una ordenanza a la que no se le puede atribuir que no protege al vecino y residente, garantiza el acceso a todos los vehículos, sea cual sea su etiqueta hasta el 2029, y a partir de esa fecha lo podrán seguir haciendo con normalidad, con la normalidad que lo estaban haciendo, además de la mayoría de los vehículos que lo harán gradualmente hasta el 2039, los empadronados en la zona, los que tengan en propiedad o alquiler algún garaje en la zona o, en definitiva, aquel que tenga algún una necesidad justificada de acceso, entre otros accesos que puedan estar autorizados.

En resumen, hoy presentamos y traemos a este Pleno esta ordenanza, fruto del consenso de la mayoría de los agentes implicados. Una ordenanza que contribuirá a hacer de Salamanca una ciudad más saludable, más cómoda, con una mayor calidad de vida, más atractiva para el turismo y, consecuentemente, con mayores oportunidades para el desarrollo de la economía local.

Muchas gracias.

ILMO. SR. ALCALDE: Muchas gracias, don Ángel. Don Alejandro, cuando quiera.

SR. PÉREZ DE LA SOTA: Muchas gracias, señor alcalde, con su venia.

Estoy tremendamente sorprendido porque yo pensaba que habíamos venido esta mañana a hablar de Zona de Bajas Emisiones y de repente hemos empezado con unas cuestiones filosóficas muy aleccionadoras, muy edificantes, pero bueno, de todas formas, como uno no puede sustraerse a estas cosas, se ha hablado de virtud y la mejor forma de conocer el vicio es



cuando viene disfrazado de virtud, autoproclamado de virtud, y desprecia a los demás diciendo que son los demás los que son el vicio.

Luego también se ha hablado de paradoja. Hasta donde yo sé, la paradoja es un hecho o expresión que es aparentemente contraria a la lógica, y aquí la única contrariedad a la lógica es la del Grupo Municipal Popular, que reconoce que tiene una excelente calidad del aire y, sin embargo, aprueba una Zona de Bajas Emisiones para luchar contra el cambio climático que dice que no existe en Salamanca. Nos hemos vuelto a encontrar otra vez esa frasecita que en una intervención mía en el pleno anterior ya dije que se nos repetía constantemente en plenos, en comisiones de que el Grupo Municipal de Gobierno cumple la ley.

Vamos a ver, artículo 4 de ese proyecto que parece que vamos a aprobar fruto del consenso de nadie, fruto del consenso de una mayoría absolutista, porque hasta donde yo sé, ni se ha hablado con comerciantes ni se ha hablado con población, ni se ha hablado con vecinos y, desde luego, no se ha tenido en cuenta la opinión de la oposición.

Pero repito, artículo 4, el proyecto técnico de la Zona de Bajas Emisiones contendrá una información general que refleje el tipo de zona, la estimación de la superficie contaminada de la población expuesta y la delimitación del perímetro. Pero vamos a ver, si tenemos que incorporar un proyecto técnico de Zona de Bajas Emisiones para determinar cuál es la zona contaminada para, a partir de ahí, establecer una superficie proporcional y resulta que no tenemos superficie contaminada, ¿cómo vamos a establecer una Zona de Bajas Emisiones? ¿Eso es paradoja o no es paradoja? Probablemente para la virtud de la mayoría absoluta no será una paradoja, será algo absolutamente razonable.

Quiero retomar el tema del consenso, hasta donde yo sé, y sé bastante porque me he tenido que mover mucho en la elaboración de esta ordenanza de Zona de Bajas Emisiones, con los comerciantes del centro no se ha hablado en absoluto y los comerciantes del centro, a los que previamente a poner en marcha el tema de la Zona de Bajas Emisiones, se les puso delante un proyecto que se decía que se les iba a salvar económicamente, que es el de “sal de compras”. sin embargo, cuando hemos entrado en el tema de la Zona de Bajas Emisiones, se ha hablado de la peatonalización, no se ha hablado con ellos.

Los comerciantes del centro están absolutamente aterrados porque no solo se consolide la peatonalización por el tema de la Zona de Bajas Emisiones, sino que además se amplíe, es decir, a la peatonalización del centro que ha matado el comercio del centro, se va a ampliar ahora a una segunda zona, lo que llamamos Zona de Bajas Emisiones 2 dentro de este proyecto. Con lo cual, no solo no estamos revirtiendo el verdadero problema que tiene el comercio, que es la imposibilidad de acceder del público a ese comercio y que también se ha ampliado, como ha puesto de manifiesto el Grupo Municipal Socialista, con el tema de eliminar los autobuses del centro, sino que lo vamos a ampliar.

Ahí no hay ningún tipo de consenso. Respecto de las asociaciones de vecinos, todavía no se nos ha puesto encima de la mesa que se haya mantenido reuniones con ellos para



conocer sus opiniones o para ver qué era lo que estaba ocurriendo realmente respecto de ese posicionamiento, con lo cual que no se nos hable de consenso.

Mire, me alegro muchísimo de que digan ustedes que están cumpliendo la ley. En Madrid, lo que fue Madrid Centro recibió cinco sentencias en contra. Al final se tuvo que reconvertir en Madrid 360, todavía está en proceso la siguiente impugnación, y la ordenanza de Zona de Bajas Emisiones de Salamanca no es mejor que la de Madrid Centro.

En Barcelona, cuatro sentencias en contra del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña. La Zona de Bajas Emisiones en Barcelona no existe y la ordenanza, el proyecto de ordenanza de Salamanca no es mejor que el de Barcelona.

Gijón, una sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Asturias en contra, no existe Zona de Bajas Emisiones en Gijón. Y la ordenanza, el proyecto de ordenanza de Salamanca que iba a seguir adelante no es mejor que el de Gijón.

Hoy, esa pretendida virtud ha abierto la puerta a una impugnación y esa impugnación veremos hasta dónde sigue, pero desde luego esperemos que realmente los tribunales hagan cumplir la ley como la han hecho cumplir en los anteriores supuestos.

Muchas gracias, señor alcalde.

ILMO. SR. ALCALDE: Muchas gracias, don Alejandro. ¿Don José María Collados?

SR. COLLADOS GRANDE: Muchas gracias, señor alcalde.

Bueno, usted mismo lo ha dicho, no nos mojamos. Efectivamente, no nos mojamos. Lo que hacemos es una ordenanza que únicamente la utilizamos para salvar los muebles porque la ley nos obliga y poco más, pero en realidad nos sitúa en la cola de España en la adopción de medidas contra el cambio climático, y esa es la realidad.

Dice que se han tomado en cuenta las mediciones. Yo repito, ¿por qué no quieren ustedes decirnos cuáles son las mediciones de esos supuestos medidores que han puesto? ¿O es que no funcionan como las cámaras durante todos estos años? Porque si funcionan, díganlos. Porque es verdad que tenemos un informe medioambiental, pero es que habla más de la Sierra de la Culebra que de Salamanca. Y hombre sí que tendrá que ver, pero yo creo que habría que centrarse más en Salamanca y, sobre todo, cuando quieres zonificar un lugar concreto.

Por tanto, creemos que lo que han hecho es eso, no mojarse. Otra de las cosas que me hace gracia es esto del consenso. Pues consenso, bueno, consenso, no, consenso es el garrotazo de la mayoría absoluta, porque el consenso, desde luego, con nosotros, no se ha consensuado absolutamente nada, con los vecinos, tres cuartos de lo mismo, con los empresarios y comerciantes, tres cuartos de lo mismo. Así que, ¿el consenso? El consenso se diría diciendo, ¿cuántas alegaciones han aceptado ustedes? ¿Cuántas aportaciones de los



vecinos han aceptado ustedes? ¿Cuántas aportaciones de los comerciantes han aceptado ustedes?

Entonces veríamos el consenso. Es que, a mí, pues sí, podemos hablar de consenso, pero en realidad lo que estamos hablando es del garrotazo de la mayoría absoluta del Partido Popular, que creo que no es la mejor forma de hacer las cosas.

Nosotros creemos que se tendrían que haber hecho de otra manera muy distinta, y precisamente, dice “se ha mejorado, se va a mejorar, 13 millones para mejorar”. Y claro, como el *totum revolutum* este pues hablamos de “es que se han mejorado los barrios”. Sí, sí, sí... Se habrán mejorado los barrios, pero es que estamos hablando de la Zona de Bajas Emisiones, dígame usted qué mejoras van a tener los vecinos a partir de mañana con la ordenanza de Zona de Bajas Emisiones. ¿Qué cambios va a sufrir Salamanca? Ya le digo yo que pocos o ninguno. Por tanto, si no han aceptado las alegaciones... Por cierto, no habla usted en ningún momento del tema de los ruidos, que también deberíamos tenerlo en cuenta, dígame usted cómo han tenido ustedes en cuenta la calidad acústica de la ciudad para hacer esta ordenanza de bajas emisiones, porque han elegido esa zona concreta. ¿Tiene más? ¿Tiene menos? Díganos ustedes algo, porque es que el problema es que tenemos una ordenanza que, como digo, pues no han hecho absolutamente nada para Salamanca, sino que lo que han hecho es no mojarse, cumplir la ley, además, sin una previsión real, es decir, hay falta, por ejemplo, de lugares de recarga de coches, que sería necesario, por ejemplo, en esta línea. No se ha hecho, como hemos dicho, nada en participación ciudadana, no se ha hecho nada en intentar hacer... Es que somos de las ciudades que más tarde vamos a poner en marcha estas Zonas de Bajas Emisiones. Es decir, es que si nos hubieran dejado más lo habríamos dejado para el 39 todo.

Entonces, hombre, hágalo usted, si nos lo creemos, nos lo creemos, y si queremos no mojarnos, pues lo decimos también. Desde luego, que nosotros creemos que, en efecto, probablemente goce Salamanca de una buena calidad ambiental, pero habrá unas zonas en las cuales habrá que trabajar más en esa línea, tal y como marca la ley y en otras en las que habrá que trabajar menos y, sin embargo, ustedes no han hecho absolutamente nada.

Por tanto, creemos una vez más que no responde a las problemáticas de Salamanca, además ni siquiera intentando incidir en algo porque, mire, nosotros planteábamos en alguna de las alegaciones que, dado que a largo plazo va a significar un coste económico, pues que al menos el que más contamine más pague, en la Ora o en alguna... Nada, ni siquiera eso han aceptado, pero es que ni siquiera lo han hablado para poder consensuar. Entonces lo del consenso, repito otra vez que es una falta de respeto hablar de consenso cuando realmente lo que ha habido es el garrotazo de la mayoría absoluta, de una mayoría absoluta, poco ambiciosa, una mayoría absoluta que no tiene una posición de ciudad no tiene una posición clara de qué ciudad quiere y un equipo de Gobierno que, desde luego, la participación ciudadana brilla por su ausencia.

Muchas gracias.



ILMO. SR. ALCALDE: Muchas gracias, don José María. Para cerrar el debate, don Ángel molina.

SR. MOLINA MARTÍNEZ: Muy bien, muchas gracias, con la venia, señor alcalde.

Sinceramente, es complicado entender su posicionamiento, salvo el evidente significado político con el que quieren significarse. Durante la tramitación de esta ordenanza ha habido diálogo, ha habido debates, incluso acuerdos en varias de las propuestas que se han realizado, incluso también en las alegaciones presentadas, en las que casi la mitad de las que se han presentado se han estimado positivamente, a pesar de lo que manifiestan con su voto y con su discurso.

Ya en la primera intervención he destacado que de una imposición que nos hizo el Gobierno de Pedro Sánchez, los salmantinos hemos querido y sabido convertirla en una oportunidad, y también ha dejado claro que sí nos obliga, pues el decreto lo deja meridianamente claro.

Sin embargo, en esta segunda intervención quiero destacar varios asuntos que se han puesto en cuestión. Dicen que no ha habido ni participación, ni consenso, ni diálogo. Y ojo, lo dice el PSOE, no lo dice ningún otro. ¿Qué diálogo y qué participación, qué consenso ha tenido el Gobierno de Pedro Sánchez para imponernos esta ley?

Esta ordenanza, como ya les he repetido, es fruto de una imposición del Gobierno, de su partido. ¿Cómo quiere que extendamos la participación, más de lo que lo hemos hecho sin la exigencia de la propia ley que impone el presidente del Partido Socialista nos obliga a hacerlo sin ninguna otra posibilidad? Claro que hemos recogido el sentir de los ciudadanos de Salamanca, claro que lo hemos recogido. Hemos recogido todo el sentir que nos han trasladado y lo hemos hecho dentro de los márgenes que la Ley de Transición Energética de Pedro Sánchez nos ha impuesto.

Dicen ustedes también que no hemos recogido las propuestas ni de su grupo ni de ningún otro, y frente a la imposición de ese falso relato, les doy el dato, dejando al margen las alegaciones recibidas en su totalidad, que giran en el antagonismo ideológico de un extremo u otro, lo que significaría hacer verdaderos malabarismos, casi mágicos, no sé si Copperfield sería capaz de hacerlo, les facilito el dato que deja en evidencia su relato.

Amén de esas propuestas que recogen en toda la tramitación de la ordenanza, en el periodo de las alegaciones se han recogido un total de 54 alegaciones, de las que se han estimado 23. Es decir, el 42 % de las alegaciones se han estimado. Por tanto, casi la mitad de las alegaciones que han presentado tanto PSOE como Vox se han estimado favorablemente.

El PSOE ha presentado nueve alegaciones, el 16 % del total, y se le han estimado el 33 %. Del partido de Vox se le han estimado el 44 % de las alegaciones, habiendo presentado un total de 45 alegaciones.



¿Cree de verdad que con la mayoría plenaria que tiene el Partido Popular en esta ciudad, si no hubiésemos querido recoger la participación y el consenso de los que han presentado alegaciones, hubiésemos aceptado el 42 % de las alegaciones que se han presentado? Es evidente —y el dato así lo rebate de manera incontestable— que el Partido Popular sí les ha tendido la mano en la búsqueda de ese consenso que reclaman.

Hablan en sus intervenciones del tema del autobús urbano y que puedan estos acceder hasta los soportales de la Plaza Mayor, y manifiestan una gran incongruencia en este sentido porque los hemos oído en numerosas ocasiones decir que el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, aprobado en julio del 2013 y en el que se incluía la peatonalización de estas calles junto a otras muchas más, se implementa de manera lenta, y ahora quieren que se despeatonalice, y no sé si es peor escuchar esta incongruencia o que estamos haciendo un malvado plan de peatonalización con esta norma que dice el señor concejal de Vox. Debíamos saber ya entonces cuando en el Plan de Movilidad Urbana del 2013, se decidió peatonalizar estas calles, que en el 2024 íbamos a aprobar esta nueva ordenanza y desde entonces empezamos a trabajar en ese oculto y malvado plan que indican.

Los autobuses no acceden a donde ustedes reclaman no por ser Zona de Bajas Emisiones, sino por ser una zona peatonal, y las zonas peatonales tienen determinadas restricciones en los vehículos. Los autobuses no acceden no por ser eléctricos o dejar de serlo, sino porque es una zona peatonal y a las zonas peatonales no accede por razones más que obvias ningún autobús urbano, ni por seguridad, ni por tamaño, ni por la regularidad, ni por la garantía del cumplimiento de las frecuencias de la línea, ni por otras tantas cosas que no es el momento de hablarlas aquí, porque estamos debatiendo la Zona de Bajas Emisiones y no las zonas peatonales.

Cuando en el 2029 empiecen las primeras regulaciones por tipos de vehículo a las Zonas de Bajas Emisiones, no será la capacidad económica la que limite el acceso, sino la propia necesidad de acceder, que son dos cosas muy diferentes, accederá todo aquel que lo necesite. La necesidad y la finalidad de acceso nada tiene que ver con la capacidad económica y ya hemos dejado suficientemente claro que los ciudadanos en el acceso a estas zonas tienen garantizado ese acceso que tienen en la actualidad.

En definitiva, la ordenanza que vamos a votar a continuación es fruto de una oportunidad para que los salmantinos sigamos viviendo en ese espacio de convivencia y podamos contribuir con ello a la mejora del futuro de los ciudadanos.

Muchas gracias.

ILMO. SR. ALCALDE: Muchas gracias, don Ángel. Cerrado el debate, pasamos a la votación.

El Excmo. Ayuntamiento Pleno, con el voto en contra del Grupo Vox [3 concejales], la abstención del Grupo Socialista [10 concejales] y el voto a favor del



Grupo Popular [14 concejales] acuerda, con 14 votos a favor, aprobar el dictamen que antecede.

2.- DICTAMEN DE LA COMISIÓN MUNICIPAL DE POLICIA, TRÁFICO Y TRANSPORTES, SOBRE APROBACIÓN DEFINITIVA DE LA MODIFICACIÓN DE LA ORDENANZA MUNICIPAL REGULADORA DE LA INSTALACIÓN DE TERRAZAS EN TERRENOS DE USO PÚBLICO.

“La Comisión municipal de Policía, Tráfico y Transportes, celebrada el día 22 de mayo de 2024, ha conocido el Aprobación del Proyecto de Modificación de la Ordenanza Municipal Reguladora de la Instalación de Terrazas en Terrenos de Uso Público que fue aprobado inicialmente por parte del Pleno de este ayuntamiento con fecha 8 de Marzo de 2024 y publicado en el boletín oficial de la provincia con fecha 15 de Marzo de 2024, dando con ello apertura al trámite de información pública exigido por el artículo 49 de la ley 7/1.985, de 2 abril, reguladora de las bases de régimen local, emitiéndose informe sobre las alegaciones planteadas al respecto por el Coordinador de los Servicios Jurídicos del Área de Licencias y Planeamiento y la Oficial Mayor y quedando el texto propuesto de la forma siguiente:

ANEXO.- TEXTO DE LA MODIFICACION DE LA ORDENANZA MUNICIPAL REGULADORA DE LA INTALACIÓN DE TERRAZAS EN TERRENOS DE USO PÚBLICO.

“[..] PREAMBULO

El Ayuntamiento de Salamanca, teniendo en cuenta la importancia creciente de la actividad hostelera en una ciudad con gran proyección turística como la nuestra, con la intención de dinamizar determinadas zonas con tradición hostelera y facilitar el desarrollo e implantación de iniciativas relacionadas que puedan servir para incrementar la actividad económica en general, a petición del propio sector ha considerado necesaria y justificada la modificación de esta Ordenanza Municipal con el fin de cobertura y seguridad jurídica a la actividad que se desarrolla a través de la instalación de terrazas en la vía pública.

El necesario cumplimiento de la Orden TMA/851/2021, de 23 Julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados, y la regulación previa que hasta ahora establecía la posibilidad de instalar las terrazas en plazas de aparcamiento de vehículos sólo en un caso concreto determinado (por imposibilidad sobrevenida de instalarlas en la acera al tener que dar cumplimiento a la nueva normativa en materia de accesibilidad) determina esa necesidad con el fin de dar cabida a la posibilidad de conceder licencias de terraza en otras zonas de la ciudad que puedan considerarse de interés gastronómico. Se pretende así impulsar dicha actividad en esos emplazamientos y compatibilizar proporcionadamente, el uso general del dominio público con su utilización o aprovechamiento especial a través de las terrazas de los establecimientos de hostelería, adecuándose su



contenido a los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia.

Por todo ello, el Ayuntamiento de Salamanca impulsa la redacción del Anexo de dicha Ordenanza Municipal, que tiene como objetivo dar respuesta a las demandas de regulación y proporcionar la oportuna cobertura reglamentaria a esta modalidad de actividad económica en la ciudad, ya reconocida en la normativa municipal y plenamente consolidada en el ámbito social.

De esta forma, esta iniciativa normativa se justifica por una razón de interés general, identificando claramente los fines perseguidos y considerándose el instrumento más adecuado y eficaz para garantizar su consecución. Contiene la regulación imprescindible para atender las necesidades que se pretenden cubrir con la misma, constatándose la inexistencia de otras medidas que impongan menos obligaciones a los destinatarios. Esta iniciativa normativa se ejercerá de manera coherente con el resto del ordenamiento jurídico, generando dentro de su ámbito de aplicación un marco normativo estable, integrado y transparente, que facilite su conocimiento y comprensión y, en consecuencia, las actuaciones y los procesos de toma de decisiones de las personas y empresas potencialmente afectadas. Finalmente, el Ayuntamiento de Salamanca posibilitará el acceso universal y actualizado a través de su página web a la normativa una vez entre en vigor, tras haber posibilitado que los potenciales destinatarios puedan tener una participación activa en su elaboración.”

“[...] Art. 12. Último párrafo.

Cuando la aplicación de la normativa vigente en materia de accesibilidad impida, por falta de espacio físico disponible en las aceras, el mantenimiento de las terrazas con licencia ya concedida, podrán ubicarse las mismas en las zonas de aparcamiento de vehículos, en los términos y con las condiciones y requisitos contemplados en la autorización correspondiente, con sujeción al modelo determinado por el Ayuntamiento de Salamanca para estos casos. La ubicación de las terrazas en las zonas de aparcamiento de vehículos también será admisible en el supuesto establecido en el Anexo I.”

“[...] **ANEXO I.**

1.- El Ayuntamiento de Salamanca podrá declarar la existencia de zonas de interés gastronómico dentro de su término municipal, a las que resultarán de aplicación las especialidades contempladas en este Anexo con respecto al régimen general establecido en la presente Ordenanza Municipal.

Se considerarán Zonas de Interés Gastronómico aquéllas con valores relevantes en el servicio de aperitivos, tapas, pinchos, raciones o similares, platos combinados y/o elaboración de comidas, por su tradición en este sentido y aceptación popular en general.

2.- Para efectuar dicha declaración como zona de especial interés gastronómico, será necesaria la concurrencia simultánea de las siguientes circunstancias:



A.- Que la solicitud que se formule acredite la conformidad de un número mínimo de DIEZ (10) establecimientos de hostelería, pertenecientes todos ellos a cualquiera de las Categorías contempladas en los apartados B.6.2, 3 y/o 4 del Catálogo de espectáculos públicos y actividades recreativas contenido en el Anexo de la Ley 7/2006, de 2 Octubre, de Espectáculos Públicos y Actividades Recreativas de Castilla y León (o Categorías C, D y/o E de la Ordenanza Municipal reguladora de Establecimientos Públicos y Actividades Recreativas).

B.- Que la zona a declarar abarque dos o más calles comunicadas entre sí de forma ininterrumpida, encontrándose al menos uno de los establecimientos solicitantes en cada una de esas calles.

C.- Que a ninguno de los establecimientos antedichos le hubiera sido concedida una licencia de terraza con anterioridad.

3.- Las licencias de terraza concedidas de conformidad con el presente Anexo se ajustarán necesariamente a las siguientes determinaciones:

1. Contarán con un máximo de ocho veladores, tradicionales o del tipo especial 1, iguales entre sí.
2. Su explotación se realizará únicamente durante la Temporada I: periodo comprendido entre el 1 de Marzo y el primer domingo del mes de Noviembre, ambos inclusive.
3. La instalación de veladores o elementos integrantes del mobiliario de terraza en la calzada o en zonas de aparcamiento de vehículos requerirá la instalación del modelo de terraza para tales ubicaciones determinado por el Ayuntamiento de Salamanca (tarima con la misma altura que la acera y vallado perimetral en toda su extensión). Como documentación adicional a presentar junto con la solicitud de licencia de terraza, deberá adjuntarse póliza de seguro de responsabilidad civil que cubra los posibles daños personales y materiales que puedan producirse como consecuencia de la instalación, mantenimiento y explotación de la terraza, con un límite mínimo de cobertura anual de TRESCIENTOS MIL (300.000) EUROS. La renovación anual y sucesiva de dicha póliza de seguro constituirá requisito inexcusable para la renovación anual de la licencia de terraza, en los términos expresados en el art. 8 de esta Ordenanza.
4. El horario de funcionamiento de la terraza será el siguiente:
 - La instalación y el inicio de la explotación de terraza podrá realizarse a partir de las 08,00 horas.
 - El horario de finalización de la explotación de la terraza, transcurrido el cual deberá haber finalizado en su totalidad el proceso de recogida de la misma, serán las 23,30 horas de domingo a jueves y las 24,00 horas de viernes a sábados, sábados a domingos y vísperas de festivos.



4.- En todo aquello no previsto de forma específica en el presente Anexo, se aplicarán las previsiones contempladas en la Ordenanza Municipal reguladora de la instalación de terrazas en terrenos de uso público.”

“[...] **DISPOSICION FINAL**

De conformidad con lo dispuesto en la Ley 7/1985, de 2 Abril, reguladora de las Bases de Régimen Local, la presente modificación de esta Ordenanza entrará en vigor a los QUINCE (15) DIAS HÁBILES de su publicación íntegra en el Boletín Oficial de la Provincia.”

Esta Comisión Informativa, a la vista de lo expuesto y de lo dispuesto por el artículo 49 de la Ley 7/1.985, de 2 Abril, reguladora de las Bases de Régimen Local, con el voto favorable del Grupo Popular y la abstención del Grupo Socialista y del Grupo Municipal Vox, propone al Pleno adopte el siguiente ACUERDO: **APROBACIÓN DEFINITIVA** del Proyecto de Modificación de la Ordenanza Municipal Reguladora de la Instalación de Terrazas en Terrenos de Uso Público, quedando éste redactado de la forma señalada en el presente Dictamen.”

A continuación se sucedieron las siguientes intervenciones:

ILMO. SR. ALCALDE: ¿Desean intervenir? Don Ignacio Rivas tiene la palabra.

SR. RIVAS SERRANO: Muchas gracias, señor alcalde.

Bien, hace aproximadamente un año, en el mes de julio del año 2023, Vox realizó una propuesta cuya finalidad no dista prácticamente nada de lo que hoy aquí se va a aprobar, que era favorecer que se pudieran llevar a cabo actividades de hostelería en zonas de aparcamiento. Es verdad que lo hicimos con cierta premura, pero no injustificada, lo primero porque se echaba encima el verano y luego por una cuestión metafísica, es que antes no estábamos aquí. Hoy hace un año que fueron las votaciones y luego vino la toma de posesión, es decir, la premura vino motivada porque lo propusimos cuando lo podíamos proponer.

La verdad es que no hay nada en su propuesta actual que no hubiera podido hacerse hace un año. La principal prueba la tuvimos que en nuestra moción de julio se vio rechazada porque se dijo que era imposible con la normativa en esos momentos llevarla a cabo para prácticamente dos o tres semanas después anunciarnos que se iba a llevar a cabo durante 15 días en las ferias lo que nosotros habíamos propuesto que por lo menos se le autorizara, pues para el mes de agosto y hasta finales de septiembre.

O sea, sí se podía hacer, simplemente era una cuestión de voluntad política y de ponerse a trabajar con urgencia, cosa que después de un año soy perfectamente consciente que cuando este equipo tiene voluntad o interés político, todo se puede sacar por urgencia, desde un reconocimiento extrajudicial de unos pequeños pagos pendientes a la compra de terrenos por 11 millones se resuelven muy rápido. O sea, que cuando hay voluntad e interés político en este Ayuntamiento las cosas funcionan muy rápido.



Digo que no hay nada muy distinto en esta normativa, incluso ni la denominación que se le ha puesto aludiendo a un tema de interés gastronómico. No deja de ser, como se dice, un nombre comercial que no dice nada porque se habla de una Zona de Interés Gastronómico, pero luego no se define cuáles son las características que deben de reunir y si hay alguien que determina si tiene o no tiene interés gastronómico.

Por tanto, no hay grandes elementos diferenciadores y así vemos que, vamos, podemos ver cómo, imagínense que yo abro un bar que no tengo una experiencia de hostelería y doy el peor de los servicios y la peor de las calidades, pero si lo abro en una calle que está en las zonas de interés gastronómico, a lo mejor hasta me promocionaban por el Departamento de Turismo e invitaban a los salmantinos y a los turistas a que visitaran uno de mis bares. Es decir, no tiene absolutamente nada que ver.

Acabamos de ver cómo aprobamos una Zona de Bajas Emisiones reconociendo que no tenemos problemas de emisiones en Salamanca y ahora vamos a aprobar una Zona de Interés Gastronómico en la que por ningún sitio se define ni qué es el interés gastronómico, ni qué características tiene que cumplir, ni quién va a evaluar ese interés gastronómico.

La única realidad es que, en esta normativa, los elementos diferenciadores son dos y se establece ahí un número mínimo de establecimientos, que no tenemos muy clara la razón para poner 10, no 8 o no 14, y una conexión específica entre calles. Mi pregunta es: ¿de esta manera es como se pretende fomentar una hostelería de calidad? Sigo sin ver la conexión.

Por otra parte, hablemos del ruido, se ha hecho una Zona de Bajas Emisiones y se hizo en el pleno anterior. El año pasado fue una de las excusas, que había unas encuestas con los vecinos que se quejaban de las molestias y del ruido. Miren, un año después también lo tenemos claro, en el pleno pasado hemos estado hablando, por parte del Grupo Vox hemos puesto encima de la mesa una moción para actualizar el mapa de ruido y no lo hicimos de manera gratuita. Lo hicimos cuando vimos que la memoria de Policía Local decía que 5.400 denuncias por ruido, por cierto, concentradas casualmente en los cinco barrios del centro, donde hay una mayor concentración de terrazas, parece que ahora queremos crear otra zona. No dejamos que se expandan, sino que vamos creando zonas. ¿A ver si va a tener que ver la concentración con el ruido? Se me ocurre, y parece ser que entonces se escuchaba mucho a los vecinos las molestias que podía generar el ruido, y sin embargo, parece ser que en el centro, donde hay una expansión absoluta de las terrazas, ahí no afecta.

Podría haberse recogido entre la ordenanza, como nosotros estamos a favor de que se permita esta actividad hostelera en las terrazas y en las zonas de aparcamiento, lo que nos decían los vecinos, lo que nos han dicho: “Oye, a lo mejor en la normativa se tiene que poner un tipo de mesas y sillas”, nos hablaban de microfibras, de bambú, no metálicas, que al recogerlas, ponerlas y moverlas son mucho más ruidosas... Claro, todas estas son cosas que cuando no se hacen con el consenso y con la participación de todas las personas afectadas, llegamos a lo que llegamos.



Por otra parte, es evidente que estamos ante un problema de decir que la sociedad ha cambiado, no sé si es solo fruto de la pandemia o simplemente de la evolución, y parece que a la gente hoy le gusta socializar y compartir un rato con los amigos en el exterior y, por tanto, el privar a otras zonas de la ciudad de esto no solo es un castigo a los hosteleros o no buscar soluciones, sino que también es un castigo a los ciudadanos que muchos de ellos no van a poder llevar a cabo esto en un bar en las cercanías de su domicilio.

La pregunta es: ¿esta es una ordenanza fiscal hecha *ad hoc* para un grupo de hosteleros? Porque nosotros nos alegramos por los que les ha tocado la lotería, pero nos preocupa mucho y nos solidarizamos con los que no les ha tocado ni la pedrea ni el reintegro, y creo que tenemos derecho a conocer si esta es una ordenanza *ad hoc*.

Creo que todos sospechamos que sí. Incluso diría que tenemos la certeza de conocer la razón. Pero esto no es suficiente, son ustedes los que tienen que dar las explicaciones.

Miren, que a fecha de hoy la posibilidad de poner una terraza en el exterior es un deseo de todos los hosteleros, es algo absolutamente indiscutible. Es beneficioso para sus negocios y creo que beneficioso para muchos vecinos, que, con la nueva normativa, según datos de la semana pasada, hasta la fecha, solo ha habido 16 solicitudes, no sé si en los últimos días ha habido alguna más, también es un dato conocido. Mi pregunta es: ¿qué les pasa a los demás hosteleros de Salamanca, de los distintos barrios? ¿No tienen interés o no hay más zonas CIG? Ustedes nos dicen que han dedicado mucho tiempo y trabajo a esta nueva normativa. Me imagino que habrán visto de las distintas zonas CIG que se podrán establecer en Salamanca. Entonces mi pregunta y espero que me la respondan en su contestación: ¿pueden decirme en qué otras ubicaciones de los barrios de Salamanca han detectado la posibilidad de ubicar una zona CIG? ¿Por qué piensan que, en esas otras ubicaciones, en caso de existir, no han mostrado interés por poner terraza los hosteleros que allí se ubican?

Si no me responden a estas preguntas en su contestación que, aunque no las esperara, como imagino que han trabajado mucho, las conocen perfectamente, indirectamente me estarán respondiendo a la pregunta de si esta es una ordenanza *ad hoc* para un grupo de hosteleros que quizás les han generado, pues una situación un poquito incómoda. Si no, no les creeremos.

Entonces sí que me gustaría que me dijera qué otras zonas CIG tienen ustedes localizadas en los barrios de Salamanca.

Muchas gracias.

ILMO. SR. ALCALDE: Muchas gracias, don Ignacio. Don José Luis Mateos tiene la palabra.

SR. MATEOS CRESPO: Muchas gracias, señor alcalde.

Bien, hoy traemos, traen ustedes a aprobación definitiva a este pleno una modificación de la ordenanza de terrazas que, a diferencia de lo que ha ocurrido en el punto exactamente



anterior, en este sí se han dado mucha prisa porque en el anterior lo dejaron varios meses en el cajón. Me refiero al texto de la Zona de Bajas Emisiones, de la ordenanza reguladora y, sin embargo, en esta ocasión se aprueba inicialmente el 8 de marzo y apenas dos meses y medio después, cumpliendo con los plazos de la exposición pública, mes y medio después, insisto, aquí está la aprobación definitiva. Parece que esto corría mucha prisa y parece que corría mucha prisa, y fruto de esa prisa ha habido defectos formales sustanciales en la tramitación, y me referiré a alguno de ellos.

De hecho, lo hicimos en las alegaciones. Unas alegaciones, las del Grupo Municipal Socialista, que decían lo siguiente. En primer lugar, que pedíamos la publicación del texto íntegro de la ordenanza que se modifica, no solo la modificación, creemos que hubiera sido mucho más garantista, mucho más transparente y, desde luego, que hubiera dado la oportunidad a mayor participación y, como digo, transparencia por parte de los vecinos.

En segundo lugar, porque esta modificación no respondía a un interés general. Bueno, de hecho, tan claro es así que, ustedes mismos, en la exposición de motivos de la modificación, lo dicen claramente, atendiendo a las demandas del propio sector hostelero, no del interés general, muy claro y muy evidente.

En tercer lugar, porque había ausencia de un informe o memoria económica, no la había en el momento de la aprobación inicial. Luego, más tarde, me referiré a ello. Luego también porque faltaba participación ciudadana en la elaboración de la norma, no ya la exposición pública, que es a lo que ustedes aluden cuando nos contestan a las alegaciones. Hombre, faltaría más, si es lo que les exige la norma, que se exponga al público y que esté sujeto el texto a alegaciones.

Luego, por último, una cuestión importante en torno a la definición del concepto este que se han inventado de la Zona de Interés Gastronómico. Desde luego son muchas cuestiones formales, pero ya saben que en ocasiones las formas también son el fondo. En relación con algunas de las cuestiones que he indicado sobre la forma, fíjese, no había memoria económica ni informe económico y, bueno, esto podía haber llevado, como ya dijimos y avisamos, a la posible nulidad de la propia ordenanza y de la modificación, y nos contestan con una memoria, esta vez sí, en la tramitación de la aprobación final, diciendo además la siguiente expresión: figura realizada a la memoria del expediente, dando a entender que estaba hecho con anterioridad, lo cual es ciertamente falso. Solo hay que ir al documento de la memoria, ver la fecha de la firma del documento, que es 15 de mayo de 2024. No estaba la aprobación inicial, tenía un defecto formal sustancial que podría llevar a la nulidad.

Es decir, no tenían la documentación cuando aprobaron o trajeron a aprobación inicial esta ordenanza o esta modificación. Con lo cual esto demuestra que ustedes fueron con demasiada prisa, demostrando que lo que hicieron fue, entre otras razones, por esta, una verdadera chapuza, una chapuza. Pero, además, fíjense, ustedes lo han fiado todo a un concepto inventado como es la Zona de Interés Gastronómico. Le han puesto este nombre porque decir zona para poner terrazas, para que se lucren algunos, quedaba un poco feo,



quedaba muy feo. Entonces vamos a disfrazarlo con un concepto, un concepto que, claro, afecta a determinadas zonas, pero ¿y a otras? ¿Es que no tienen interés gastronómico el resto de zonas de la ciudad o tienen desinterés gastronómico utilizando su propio planteamiento? Pero es que dicen que bueno, estiman parcialmente nuestra alegación cuando les pedimos que se defina más que nada en aras de la seguridad, seguridad jurídica, entre otras, el concepto de Zona de Interés Gastronómico, pero es que en la definición ustedes han cometido otro error que demuestra una chapuza más, si bien es cierto que modifican el artículo 12 que lo define y además dicen que hay establecimientos tipo C a los que se les va a exigir que tengan aperitivos, tapas, pinchos y raciones, lo cierto es que se les ha olvidado incluir ese matiz en el anexo y en el anexo abre la puerta a que los locales con categoría tipo C, que no tienen por qué tener ni aperitivos, ni tapas, ni pinchos, ni raciones, también puedan pedir la licencia de terraza, conforme a esta ordenanza, se les ha olvidado por completo. Han modificado el artículo sin modificar el anexo, con lo cual cualquiera puede agarrarse o al artículo o al anexo. Están a tiempo de modificar esa chapuza, incluso en este pleno. Háganlo, porque si no van a tener un problema serio, porque claro, ¿van a permitir que establecimientos sin interés gastronómico según su definición, es decir, que no tengan aperitivos, tapas, pinchos, etcétera, puedan instalar terrazas, atendiendo a la literalidad del anexo? Podrían hacerlo, por lo menos podrían solicitarlo, pero fíjense, intentando arreglar el desarreglo del concepto de Zona de Interés Gastronómico han generado todavía más dudas porque ahora añaden otros tres conceptos, que no sabemos cómo van a medir.

¿Cómo se va a medir eso de los valores relevantes? ¿Cómo se va a medir eso de la tradición? ¿Cómo se va a medir eso de la aceptación popular? ¿Cualquiera tiene valores relevantes? ¿Solo tienen valores relevantes los que tengan tradición y aceptación popular? ¿Cuántos años se considerará para que puedan tener la catalogación de tradición? ¿Tienen que cumplir con las dos cosas? ¿Con una? ¿Con ninguna? ¿Van a comprobar de alguna manera objetiva, no discrecional, y esperemos que mucho menos arbitraria, que se cumplan con estos criterios?

Además, en este juego de palabras enredadas de valores relevantes, tradición y aceptación popular, que no se sabe a qué se refiere porque no lo define, hablan en un punto de la ordenanza de zonas de interés gastronómico. Pero es que en el siguiente punto utilizan otra denominación y le añaden una E, zona especial de interés gastronómico, Zona de Interés Gastronómico o zona especial de interés gastronómico. Es que hasta en eso no se han puesto de acuerdo ni en su propio texto. En un párrafo dicen una cosa y en otro, otra, otra chapuza más. Pero bueno, en fin, parece que ya nos tienen demasiado acostumbrados a estas cuestiones.

Pero fíjense, también hay cuestiones muy de fondo, de fondo sobre esta cuestión. Tras esta decisión entendemos que hay muchos ciudadanos que van a perder. Es verdad que también hay otros que van a ganar, cierto, pero se va a perder algo que creo que todos los que estamos aquí apreciamos que es calidad de vida y convivencia pacífica. Fíjese, no ponemos en duda en ningún momento la existencia de calidad gastronómica en una zona como Van Dyck, parece que es para esta zona para la que está hecha la modificación, pero el propio prestigio



de la calidad gastronómica es precisamente el más interesado en establecer criterios que no sean meramente cuantitativos o, al menos, de dudosa interpretación.

Los indicios de calidad de la gastronomía no pueden ir al peso. Además, ¿en qué momento, en esta ciudad, a alguien se le ha dado a entender que tiene un derecho incuestionable para sacar lucro y extraer espacio público del disfrute de todos los vecinos y vecinas? Decían que de la pandemia saldríamos mejores, pero...

ILMO. SR. ALCALDE: José Luis, tiene que terminar.

SR. MATEOS CRESPO: Pero si esto es consecuencia de las excepcionalidades que hubo, desde luego que no, no hemos salido mejores. Fíjense. se negó hasta la saciedad hasta hace 12 meses que esto iba a ocurrir, que no se iba a ocupar aparcamientos para instalar terrazas, y voy a terminar ya con una frase que no es mía, sino del señor Carabias, del Pleno del 27 de julio del año pasado. “No olvidemos, por favor, que el fin no justifica los medios y que el interés general siempre estará por delante del interés particular de unos pocos”.

Muchas gracias.

ILMO. SR. ALCALDE: Muchas gracias, don José Luis. Don Fernando Carabias tiene la palabra.

SR. CARABIAS ACOSTA: Gracias, señor alcalde. La ordenanza municipal reguladora de la instalación de terrazas en terrenos de uso público en vigor establece de manera muy clara que únicamente pueden concederse licencia para instalar terrazas en las plazas de aparcamiento, aquellos establecimientos que con anterioridad a 2023 tenían concedida licencia para ello y no pudieran disponer de ella por tener que existir una senda peatonal de al menos 180 centímetros en la acera. Para esos casos se estableció un modelo y un formato concreto de terraza, como puede verse ya desde el año pasado en algunas calles.

Durante la pandemia, por razones absolutamente excepcionales que todos conocemos, se concedieron permisos de ocupación de la vía pública para instalar veladores al no estar permitido el acceso y la permanencia en el interior de los establecimientos de hostelería. Superada esta situación, varios titulares de establecimientos que nunca habían podido tener esa posibilidad porque nunca las diferentes normas vigentes en cada momento lo permitían, solicitaron fórmulas para poder seguir disponiendo de veladores en la calle. También muchos ciudadanos demandaron esa posibilidad después de haber adquirido o modificado sus hábitos y costumbres en relación con el uso de los servicios que ofrecen los establecimientos de hostelería como consecuencia de la pandemia.

Ahora se trae al pleno para su aprobación definitiva un proyecto de modificación de dicha ordenanza que sí permitiría disponer de licencia de terraza en la calzada, pero de manera ordenada. Como ya hemos dicho en muchas ocasiones, esta es la única manera legal de disponer de dicha licencia porque proporciona cobertura y seguridad jurídica a la actividad que se desarrolla a través de la instalación de terrazas en la vía pública.



Esta modificación sigue permitiendo que la ordenanza de terrazas tenga como principio rector la defensa de los derechos de los ciudadanos, manteniendo el equilibrio entre este derecho, la normativa vigente en materia de accesibilidad y la enorme importancia que la actividad hostelera tiene sobre nuestra economía local. La actividad hostelera, en general y en algunas zonas en particular, ha adquirido tal importancia que aconseja dar una respuesta adecuada a la actividad que desarrolla en el exterior de sus establecimientos.

Por ello, se ha buscado la posibilidad de compartir determinados espacios, pero sin perjudicar el tránsito de las personas ni la accesibilidad. La modificación que se propone aprobar consiste en permitir la instalación de terrazas en plazas de aparcamiento de la calzada de determinadas calles. Ahora bien, nadie quiere que este formato se generalice ni se extienda por la ciudad de cualquier manera, por lo que se imponen condiciones muy restrictivas para esa posible autorización y que no sea algo generalizado, como ocurrió durante la pandemia.

Para ello, se contempla la posibilidad de reconocer lo que se ha llamado Zona de Interés Gastronómico, siempre que cuente con una experiencia y valores relevantes en la elaboración y servicio de comidas, aperitivos, tapas, pinchos y raciones que, por su tradición y aceptación general, estén reconocidas en este sentido.

Deberá contar con un mínimo de 10 establecimientos con diferentes licencias comprometidos con tal declaración, que no hayan tenido licencia de terraza con anterioridad y se autoriza la instalación desde el 1 de marzo hasta el primer domingo del mes de noviembre, ambos inclusive, y podrán autorizarse hasta un máximo de ocho veladores por establecimiento. El horario es desde las ocho de la mañana, pero tienen que estar recogidas completamente a las 23:30 de domingo a jueves, y a las 24:00 horas los viernes, sábados y vísperas de festivos.

Después de su aprobación inicial en el Pleno del pasado 8 de marzo, esta propuesta de modificación se publicó en el *Boletín Oficial de la Provincia* el día 15 de marzo de 2024 y en los 30 días siguientes, en los que ha estado en exposición pública, han presentado alegaciones un grupo político con representación municipal, dos asociaciones, aunque una de ellas lo hizo fuera de plazo y varios vecinos a título personal.

Una vez analizadas y valoradas, se ha emitido el correspondiente informe técnico motivado en el que se hace constar la admisión o la inadmisión de cada una de ellas. No cabe duda de que con ello el texto aprobado inicialmente ha mejorado, gracias, por tanto, a sus autores que, una vez más, ponen de manifiesto su interés y preocupación por los asuntos que afectan a Salamanca y a los salmantinos.

La publicación en el *Boletín Oficial de la Provincia* se ha hecho conforme a ley. Sí, se ha incorporado al expediente una memoria justificativa en relación con diferentes cuestiones a las que se hacía referencia en alguna de las alegaciones. En ella queda sobradamente motivado y justificado que esta modificación de la ordenanza no compromete la estabilidad presupuestaria ni la sostenibilidad financiera, porque no tiene ninguna repercusión en el gasto



público, pero sí, aunque mínimo es sus ingresos en concepto de las nuevas tasas por ocupación de terrenos de uso público.

Tampoco tiene repercusión ni lleva consigo incidencia significativa en las cargas administrativas. Existe asimismo un informe técnico acerca de la innecesaria realización de trámite ambiental específico a tales efectos, por no ser de aplicación a este caso lo contemplado en la Ley 21 de 2013 del 9 de diciembre, que como usted bien sabe, está prevista para otro tipo de actividades.

El texto con el que se pretende modificar la actual ordenanza se ajusta al ordenamiento jurídico y cuenta con todos los informes preceptivos favorables. Con esta modificación se añade una alternativa para el sector hostelero y a sus diferentes proveedores, pero sobre todo a muchas familias salmantinas en las que alguno de sus miembros logrará un puesto de trabajo o consolidará el que ahora mismo tiene.

Gracias.

ILMO. SR. ALCALDE: Muchas gracias, don Fernando. ¿Don Ignacio?

SR. RIVAS SERRANO: Muchas gracias, señor alcalde.

Bien, gracias, don Fernando, por habernos leído casi la totalidad de la ordenanza fiscal. Sí que lo habíamos tratado, sobre todo las características para pertenecer a la Zona de Interés Gastronómico. Nos hubiera gustado un poco, quizás que nos dijera cómo se va a evaluar ese interés gastronómico y quién va a ser el encargado, vamos a suponer que con conocimientos técnicos para evaluar ese interés gastronómico.

Simplemente en esta intervención quería decirle dos cosas. Mire, ayer han hecho la presentación o la rueda de prensa en el salón de plenos, me parece, no, de plenos, en el salón de recepciones del Ayuntamiento, imagino que no había sitio en la sala de prensa, como yo sé que a usted le gustan los toros, pues quedó como un toreo de salón y allí se hicieron un brindis al sol, entre otros, que la creación de cada una de estas terrazas iba a suponer tres puestos de trabajo. Yo estoy de acuerdo con usted, que es lo que más nos gustaría, pero también le voy a hacer una petición. De verdad, yo no sé si en esto no les culpo, pero quizás tienen un tinte de gafes. Es hablar ustedes de crear puestos de trabajo para los dos meses salimos las asociaciones de empresarios diciendo y los datos de que Salamanca pierde más puestos de trabajo. Recuerdo cuando se presentó el programa “Sal de compras”, que iba a crear 300 puestos de trabajo a los dos meses, desastre total y todas las asociaciones de empresarios quejándose de la pérdida de puestos de trabajo.

Miren, yo al final, hoy me llevo la conclusión de que esto poco más, que es una nueva oportunidad para me imagino dentro de unos días, como hicieron con la Feria de pinchos, una nueva oportunidad de inauguración. De verdad que tienen ustedes un auténtico problema de adicción a las inauguraciones. Es un problema, ya debe ser una adicción.



Mire, le anticipo, nuestro voto va a ser abstención, y lo vamos a hacer por dos razones. Una por convencimiento, porque nosotros proponíamos algo muy similar el año pasado, como he dicho mejorable, por la premura con la que lo hicimos sin lugar a duda y, por tanto, nos alegramos muchísimo por aquellos hosteleros que les ha tocado la lotería. Pero, por otra parte, no podemos no apoyarla con nuestro voto a favor, porque se deja fuera a muchos otros. Esa es la primera razón, nuestro convencimiento, y la segunda razón es porque lo vamos a hacer en homenaje a muchos, tampoco son muchos, pues son 16 o 20 los que lo han pedido, pero de los hosteleros que sí van a poder tener estas terrazas en la zona CIG, que ya han anunciado en la prensa, un número y no menor de ellos, han entendido perfectamente el trabajo que hizo Bosque. Puso esto sobre la mesa porque ellos veían cómo llevaban años reclamándolo y no habían conseguido nada, ninguna modificación. Vieron en septiembre que sí era posible y han visto ahora que era posible, que era un tema de interés y voluntad política y nos han reconocido personalmente y agradecido nuestro trabajo.

Por otra parte, nos han dicho que se solidarizan con muchos hosteleros de otras zonas de Salamanca que no van a poder tenerlo. Por tanto, no me voy a esconder en que nos han pedido que votemos abstención. Lo hacemos convencidos porque pensamos que es una ordenanza que tiene muchas carencias. Se podría haber hecho mucho mejor, pero le voy a terminar repitiendo la pregunta que le he hecho antes, pero ya no solo por curiosidad, porque a lo mejor hay personas a las que hay que animar y ayudar a tramitar las solicitudes. Le he preguntado antes, ustedes que han trabajado mucho la normativa, ¿cuáles son las otras zonas potencialmente de barrios de Salamanca en las que con el criterio de 10 establecimientos y con la conexión de las calles que han establecido la normativa donde potencialmente se podrían establecer zona CIG? Se nos hace raro que, si existen otras posibilidades, que ninguno de los hosteleros de esas zonas donde debe haber más de 10 y con calles conectadas no lo hayan hecho. Como ustedes lo han trabajado, le repito la pregunta que espero que me conteste. Si no lo hace, no se preocupe. A lo mejor no tiene aquí el dato y los de técnicos se lo pueden dar. Ya le anticipo que como no queremos que suspenda, como la semana que viene tenemos pleno, le digo, le va a caer la pregunta. Si no nos la contesta hoy para el próximo pleno le cae la pregunta de cuáles son las otras zonas donde se podría establecer una zona CIG en los barrios de Salamanca.

Muchas gracias.

ILMO. SR. ALCALDE: Muchas gracias, don Ignacio. ¿Don José Luis Mateos?

SR. MATEOS CRESPO: Muchas gracias, señor alcalde. Bien, señor Carabias, usted, en su intervención implícitamente ha reconocido que se ha incorporado en la memoria de impacto económico gracias a una alegación del Grupo Socialista, a pesar de que los informes técnicos no dicen que se nos estime esa alegación, curiosamente, pero bueno, también es verdad que una cosa es lo que se dice y otra cosa es lo que figura en los informes técnicos. Usted parece ser que ayer, en rueda de prensa aseguró que no se iban a poner terrazas delante de viviendas de planta baja, y sin embargo, los informes técnicos literalmente dicen que no parece que tenga demasiado sentido prohibir esa posibilidad cuando la totalidad de la acera



situada junto a sus viviendas quedaría completamente libre para el desplazamiento de peatones y transeúntes, situándose las terrazas en zona de aparcamiento.

Celebramos que el criterio político en este caso prevalezca sobre el informe técnico, porque desde luego también era una de nuestras preocupaciones, sobre todo por el ruido que a veces está asociado a la producción en las terrazas o en ese tipo de espacios en los que al final se concentra gente, hablamos, etcétera.

Pero fíjese, usted ha enmarcado esta medida en una demanda que surge como consecuencia de la situación de pandemia. Bueno, eso podría valer, sobre todo porque eso ha servido como excusa. Pero fíjense, voy a contar algo que me sucedió a mí cuando yo entré en este Ayuntamiento en el año 2011, precisamente me paró por la calle un hostelero de esa zona y me dijo: “Lo que tenéis que hacer es peatonalizar Van Dyck para que pongamos terrazas”. Fíjense, 2011. Quiero decir, ¿que la pandemia puede servir como excusa? Perfectamente, pero desde luego no es la razón ni el motivo. Esto viene de mucho antes y esperemos que en algún momento no se peatonalice Van Dyck, únicamente con la pretensión de que se pongan terrazas todo el año, porque creo que es la pretensión que algunos tienen.

Pero fíjense, yendo otra vez a las cuestiones de fondo, que ustedes, con su modelo de ciudad, han creado un sentimiento en ciertos sectores de que hay una parte de la calle, de la vía pública que les pertenece porque sí, y eso es preocupante.

Porque, además, si esto se llega a extender en el futuro va a ser muy difícil volver a sentido común. El sentido común que lo que dice es que la calle es de todos y no de unos pocos que creen que les pertenece porque sí, para sí y para sus intereses. Miren, sé que en este pleno me dirijo a muchos que se consideran liberales, al menos de boquilla, aunque se ha pervertido mucho el término, pero fíjense, ¿en qué momento se puede defender la libertad de ocupar una acera o una parte de la vía pública para poner una terraza sin importar los derechos de quienes pueden sufrir las molestias y perjuicios para su salud y descanso? Libertad no es hacer lo que a uno le dé la gana sin importar las consecuencias. Libertad es respetar sobre todo los derechos de los demás, porque si alguien lesiona mis derechos o los de otros, desde luego no ejercerá una libertad, sino otra cosa distinta.

Miren, sé que ustedes han jugado con esto, pero nadie cuestiona el esfuerzo y el trabajo que se desarrolla en el sector de la hostelería de Salamanca. Pero todo debe desarrollarse de manera razonable, más que razonable, y la razonabilidad, en este caso, debe determinarse, y aludo a sus palabras en el pleno del mes de julio otra vez, por la defensa de los intereses generales y no los intereses particulares, que lo que suelen tender es al egoísmo y haciendo una justa ponderación de los intereses o de los derechos en conflicto que pueden llegar en un momento, nos debería llevar a determinar qué es el uso de la vía pública en torno a las cuestiones que pueden ser susceptibles de ser utilizada y qué puede ser un abuso. Ustedes, creo que los últimos años se han deslizado más por los abusos que por los usos y creo que deben volver a la senda de la razonabilidad, porque más que derechos en conflicto, quizás sea más oportuno matizarlo y lo que hay, es verdad que hay intereses en juego y derechos y creo



que hay quienes siempre cuando se produce ese choque entre derechos e intereses, apostamos por la defensa de los derechos y hay quienes siempre parecen elegir por la defensa de los intereses.

Hablamos de derechos tan sagrados, creo que, para todos, como la salud o el descanso, porque a veces ustedes se dan golpes en el pecho defendiendo la salud, la calidad de vida y el descanso de los salmantinos, pero luego sus decisiones parece que van en sentido contrario. En torno a todo esto, y de forma paradójica, hay quien todavía piensa que nos está haciendo un favor por privar de uso y disfrute del espacio público a los salmantinos en términos generales, con un fin lucrativo particular, y no, desgraciadamente no ironizo con esta reflexión.

El mensaje que además ustedes están trasladando es que durante meses negaron que se podía hacer lo que van a aprobar hoy, y ahora la duda que queda es: lo que hoy día dicen que no se puede hacer, ¿cuándo se va a poder hacer? Porque ustedes hasta ahora decían que lo que van a aprobar hoy no se podía hacer y a partir de ahora se podrá, y antes de que nos llevemos sorpresas innecesarias, digan qué es lo que dicen que ahora no se puede hacer, se va a poder hacer en esta ciudad. Nos quedaríamos más tranquilos si fueran transparentes en este sentido y, sobre todo, nos evitarían, como digo, sorpresas innecesarias.

Hay que ver en nuestra postura que desde luego no es favorable al planteamiento, aparte por las chapuzas manifestadas en mi primera intervención y por el desprecio que han hecho a las alegaciones de muchos vecinos, ven en nuestra postura, defendida, por cierto, desde el respeto y la coherencia, una molestia para ellos y se han esforzado mucho en hacérselo saber en los últimos días que les molesta que pensemos así.

Pero miren, quienes piensan así no solo se definen por sí solos, sino también demuestran un escaso respeto por el pluralismo y la diversidad de opiniones en una sociedad democrática. La defensa única y exclusiva de intereses particulares no puede implicar ni servir de armazón para tratar de anular o socavar a quienes piensan de otra forma. Eso es más propio de otras épocas oscuras.

Por eso me gustaría en esta intervención —y voy terminando— agradecer en nombre del Grupo Socialista, a tantas personas y colectivos que sí nos han trasladado su apoyo a nuestra posición en torno a este tema en las últimas semanas. Sabemos que estamos acompañados, incluso más de lo que podíamos imaginar, y, además, no dudamos de que la inmensa mayoría de los salmantinos suscribirían nuestros argumentos a una cuestión como esta. Es verdad, no tenemos la fuerza de los votos porque las elecciones arrojaron unos resultados que nunca hemos cuestionado, como algunos hacen a otros niveles. Pero desde luego nosotros no hemos cambiado de opinión. Hay algunos que hace 12 meses decían una cosa y hoy actuarán en sentido contrario. Nosotros, desde luego no.

Muchas gracias.



ILMO. SR. ALCALDE: Muchas gracias, don José Luis. Don Fernando Carabias, para cerrar.

SR. CARABIAS ACOSTA: Gracias, señor alcalde. Ha terminado su intervención hablando de cambio de opinión. Yo no voy a entrar en eso, pero yo creo que tiene ejemplos muy cerquita, no sé si ideológico, pero sí en el partido que hace todo eso. Tome nota, pero bueno, con esta modificación que hoy pretendemos aprobar, lo que se quiere es dar cabida a la posibilidad de conceder licencias de terraza en zonas de la ciudad que puedan considerarse de interés gastronómico. Pero no en cualquier lugar ni en modo aislado, ni tampoco de una manera desordenada. Ya lo he dicho antes, de esta manera se va a poder permitir la posibilidad de instalar licencia, de disponer de una licencia de terraza en establecimientos que nunca la habían podido tener y es la única manera legal de disponer de terraza con licencia y lo que el Grupo Vox en su momento pedía en la moción del 2023 no tenía ningún soporte legal y parece mentira que siga insistiendo en ello. No la tenía y a propósito, en el periodo de alegaciones en la cual podían haber hecho algo, ustedes no han dicho absolutamente nada. No sé si es que no han tenido tiempo o es que no tenían nada que decir. No lo sé. O que no se hubieran enterado porque también hemos visto o hemos oído o hemos comprobado alguna cuestión, pero sí que llama la atención que unos digan que podemos, que con esta modificación estamos permitiendo que se pongan las terrazas en cualquier sitio, y ustedes dicen que no, que solamente en uno.

Yo lo que creo, don Ignacio, es que lo que tiene que hacer es leer, leer con atención y comprenderlo. Y si no entiende algo, pregúntelo, pero no diga lo que no es cierto o no diga lo que no entiende.

A propósito, cualquier grupo de hosteleros que crean que cumplen con estos requisitos pueden pedir el reconocimiento de esta zona, cualquiera. No hay limitación en ningún barrio ni en ninguna calle, pero tienen que cumplir estos requisitos. No somos nosotros los que vamos a proporcionar, ni vamos a dar ideas ni vamos a incitar. Serán ellos los que tengan que solicitarlo. Se estudiará y se comprobará, siempre y cuando cumplan con estos requisitos. No sé si queda respondida la pregunta y si no queda, en la próxima moción me lo vuelve a preguntar, le diré lo que le tenga que decir.

Lo hemos dicho muchas veces antes, que durante la pandemia no se concedió terraza. Lo único que se permitió fue una ocupación de la vía pública y también en las ferias y fiestas pasadas, de la misma manera que se permitieron las casetas, algo que no se puede permitir durante el resto del año. Este equipo de Gobierno pretende en todo momento tomar decisiones e implantar medidas con un objetivo muy concreto, ayudar a las personas, ayudar a los salmantinos y, por ello, apoyar al tejido empresarial y productivo de Salamanca. En este caso es la hostelería, que es un motor económico clave e importantísimo en nuestra ciudad, con la consiguiente e importante generación de empleo que de todo ello se deriva. Esta actividad también tiene, evidentemente, una beneficiosa repercusión en otros sectores comerciales que parece que ustedes olvidan, las carnicerías, las pescaderías, fruterías, panaderías y muchos otros relacionados con la distribución, los servicios y, fundamentalmente, la alimentación.



Es cierto que se perderá alguna plaza de aparcamiento, no lo han dicho antes. Yo lo digo, durante la temporada en que se instalen, pero ya les comento y les anuncio que en el caso de que estas estén reguladas por la ORA, los vecinos de esas calles podrán disponer de más plazas de aparcamiento próximas a sus viviendas, porque buena parte de la zona cero cercana a ellas formará parte de la zona de residentes. Es decir, se les amplían las posibilidades de aparcar donde hasta este momento no podían, a pesar de tener el distintivo de residentes. Atendemos así a una petición de numerosos vecinos.

Se establecen limitaciones en cuanto a la temporada, al tipo de establecimiento según la categoría, al número de veladores y sillas, al horario de retirada, a los elementos necesarios para la instalación, y exigimos que se haga una instalación, una tarima que tenga la misma altura de la acera y no de la calzada.

El modelo y formato que se autoriza no está improvisado, don Ignacio, ya está contemplado en la ordenanza, que está vigente desde el 2022, y se elaboró y se consensuó en aquel momento y se consideró un elemento válido y aceptable hace ya dos años y se puede ver en algunas de nuestras calles desde entonces.

También a petición de varios vecinos, las terrazas no se instalarán frente a las ventanas de las viviendas que estén ubicadas en la planta baja de los edificios. Es evidente que con estas normas y condiciones no se penaliza el espacio para los peatones, pero sí se beneficia al sector hostelero y a todos sus diferentes proveedores, pero sobre todo a muchas familias salmantinas, en las que algunos de sus miembros encontrarán empleo o mejorará el que ahora mismo tiene.

Estamos convencidos de que con esta modificación la ordenanza será positiva y va a permitir disfrutar al aire libre de la calidad del servicio de establecimientos de hostelería en determinadas calles de nuestra ciudad. Pondremos todo nuestro empeño en que la normas y obligaciones antes sindicadas se cumplan de manera estricta. Estaremos vigilantes también en el control del ruido, que es una lucha en la que el Ayuntamiento está y estará siempre al lado de los vecinos, para lo que llevaremos a cabo todas las acciones que sean necesarias para garantizar el descanso y la tranquilidad de todos, en esta zona y en todas las demás.

Una vez aprobada definitivamente esta modificación, entrará en vigor transcurridos 15 días hábiles desde la publicación en el *Boletín Oficial de la Provincia*.

Gracias.

ILMO. SR. ALCALDE: Muchas gracias, don Fernando. Pasamos a la votación.

El Excmo. Ayuntamiento Pleno, con la abstención del Grupo Vox [3 concejales], el voto en contra del Grupo Socialista [10 concejales] y el voto a favor del Grupo Popular [14 concejales] acuerda, con 14 votos a favor, aprobar el dictamen que antecede.



COMISIÓN DE ECONOMÍA, HACIENDA y RÉGIMEN INTERIOR

3.- DICTAMEN DE LA COMISIÓN INFORMATIVA DE ECONOMÍA, HACIENDA Y RÉGIMEN INTERIOR SOBRE APROBACIÓN DEL EXPEDIENTE DE RECONOCIMIENTO EXTRAJUDICIAL DE CRÉDITOS N° 3/2024

“La Comisión Informativa de Economía, Hacienda y Régimen Interior, en sesión ordinaria, celebrada el día 21 de mayo del presente año, ha conocido el expediente de referencia, aprobando el siguiente DICTAMEN:

RECONOCIMIENTO EXTRAJUDICIAL DE CRÉDITOS PROCEDENTES DE EJERCICIOS ANTERIORES NÚMERO 3/2024

El Concejal Delegado de Hacienda, con fecha 06 de mayo del año en curso, remitió escrito al Jefe de Sección de la Oficina Presupuestaria ordenando, en cumplimiento de lo establecido en la Base 58 de las de Ejecución del Presupuesto, la incoación del expediente de reconocimiento extrajudicial de créditos de ejercicios anteriores nº 3/2024 por un importe de 184.661,10 €. En su escrito el Concejal incluía la relación de los créditos presupuestarios objeto del expediente, agrupados por las aplicaciones presupuestarias a las que habían de aplicarse dichos gastos. Dicha propuesta figura unida al presente Dictamen.

El Jefe de Servicio de la Oficina Presupuestaria, a la vista del escrito que antecede, emitió informe el mismo día 15 de mayo del presente año señalando lo siguiente:

«...

1. El artículo 176 del Real Decreto Legislativo 2/2004, por el que se aprueba el Texto Refundido de la L.R.H.L., establece que con cargo a los créditos del Estado de Gastos de cada Presupuesto sólo podrán contraerse obligaciones derivadas de adquisiciones, obras, servicios y demás prestaciones o gastos en general que se realicen en el año natural del propio Ejercicio Presupuestario; no obstante, señala también, que podrán aplicarse a los créditos del Presupuesto vigente, en el momento de su reconocimiento, las obligaciones derivadas de compromisos de gastos debidamente adquiridos en Ejercicios anteriores.
2. A su vez, la Base 21 de las de Ejecución del Presupuesto establece que el reconocimiento de dichas obligaciones corresponde al Pleno del Ayuntamiento. Los expedientes de reconocimientos de créditos, que se iniciarán mediante propuesta del Concejal Delegado de Hacienda y serán tramitados por la Oficina Presupuestaria.
3. Con fecha 6 de mayo de 2024, el Concejal Delegado de Hacienda, en cumplimiento de lo establecido por las Bases de Ejecución del Presupuesto ha ordenado iniciar la tramitación de Expediente de Reconocimiento de Créditos número 3/2024 por un



importe de 184.661,10 € que, habrán de aplicarse a los créditos de las correspondientes aplicaciones del Presupuesto de 2024.

4. Los créditos señalados por el Concejal en su escrito, serán aplicados a las siguientes aplicaciones y por los conceptos señalados :

Aplicación	Proveedor	Concepto	Importe
92410-20200	Comunidad vecinos Calle Valle Inclán 8	Cuotas local ZOES agosto2022-diciembre 2023	1.700,00 €
			1.700,00 €
23100-20200	CP Patio Chico, 2-12	Cuotas comunidad oct-nov-dic "El Visir" Centro Cívico Municipal	171,00 €
			171,00 €
32020-21200	EXTINTORES ORIGEN SL	Mantenimiento preventivo de sistemas de protección activa contra incendios	8.733,05 €
			8.733,05 €
33060-22699	Comunidad Prop. C/Arco, 11-21	Atrasos y liquidación cuotas 2023 cuotas comunidad de propietarios	4.027,04 €
			4.027,04 €
13600-21400	AGRO-TRACCIÓN VEHÍCULOS SA	Mantenimiento	253,07 €
			253,07 €
32020-22103	GAS NATURAL COMERCIALIZADORA SA	Suministro gas natural. Colegios. Nov-dic 2023	921,06 €
		Suministro gas natural. Colegios. dic 2023-enero2024	917,52 €
			1.838,58 €
92034-62704	CONSTRUCCIONES Y OBRAS NERVIÓN SL	obras mejora eficiencia energética Escuela de Música Sta. Cecilia	156.741,48 €
			156.741,48 €
92030-22103	ENDESA Energía SA	Suministro de Gas Natural	10,41 €



			10,41 €
23100-22699	MANCOMUNIDAD PROPIETARIOS PARC 14- 45B	Gastos mancomunidad 2022	346,05 €
		Gastos mancomunidad 2023	562,60 €
			908,65 €
92030-22699	ARVAL SERVICE LEASE SA	Refacturación de multas	121,00 €
			121,00 €
32020-22103	GAS NATURAL COMERCIALIZADORA SA	Suministro gas natural. Colegios. 03-03/28- 03/2023	484,25 €
		Suministro gas natural. Colegios. 03-03/17- 04/2023	2.008,99 €
		Suministro gas natural. Colegios. 18-04/16- 05/2023	393,31 €
		Suministro gas natural. Colegios. 17-05/16- 06/2023	56,23 €
		Suministro gas natural. Colegios. 17-06/17- 07/2023	56,23 €
		Suministro gas natural. Colegios. 30-05/28- 07/2023	146,71 €
		Suministro gas natural. Colegios. 18-07/16- 08/2023	54,41 €
		Suministro gas natural. Colegios. 17-08/15- 09/2023	54,41 €
		Suministro gas natural. Colegios. 29-07/28- 09/2023	103,36 €
		Suministro gas natural. Colegios. 17-10/16- 11/2023	979,90 €
		Suministro gas natural. Colegios. 29-09/29- 11/2023	373,41 €
		Suministro gas natural. Colegios. 17-11/15- 12/2023	1.364,04 €
			6.075,25 €



16510-22100	IBERDROLA CLIENTES SAU	Fútbol octubre 2022	1.250,92 €
92020-23030	Andrés García Camazano	Dietas formación Alojamiento y/o manutención	93,50
	Abelard Periañez Martín	Dietas formación Alojamiento y/o manutención	103,37
	Diego Alonso Hernández	Dietas formación Alojamiento y/o manutención	46,21
	Rodrigo Calvo Sebastián	Dietas formación Alojamiento y/o manutención	72,31
	Alfonso Santiago Tapia Palomino	Dietas formación Alojamiento y/o manutención	63,02
	Alberto Mellado Mateos	Dietas formación Alojamiento y/o manutención	14,10
	Inmaculada Vicente Martín	Dietas formación Alojamiento y/o manutención	74,80
	Victor Manuel González Cruz	Dietas formación Alojamiento y/o manutención	310,11
			777,42 €
92020-23130	Andrés García Camazano	Dietas formación transporte	187,56
	Abelard Periañez Martín	Dietas formación transporte	150,00
	Diego Alonso Hernández	Dietas formación transporte	146,00
	Rodrigo Calvo Sebastián	Dietas formación transporte	145,79
	Alfonso Santiago Tapia Palomino	Dietas formación transporte	145,94
	Inmaculada Vicente Martín	Dietas formación transporte	222,56
	Victor Manuel González Cruz	Dietas formación transporte	211,04
	Agustín Sánchez Curto	Dietas formación transporte	144,34 €
			1.353,23 €
92020-16200	David Alfonso Portal Sánchez	Impartición formación	400,00 €
	Miguel A. Hernández Carnicero	Impartición formación	300,00 €
			700,00 €



		Total	184.661,10 €

TOTAL RECONOCIMIENTO DE CRÉDITOS 184.661,10 EUROS

En aplicación de lo establecido en las Bases de Ejecución del Presupuesto, se remite el Expediente de Reconocimiento de Créditos número 3/2024, al Interventor de la Corporación a fin de que emita su preceptivo informe previo al Dictamen de la Comisión Informativa de Economía, Hacienda y Régimen Interior y a la aprobación, en su caso, por el Pleno del Ayuntamiento. (Base 21 de las de Ejecución del Presupuesto). »

Por su parte, el Interventor de la Corporación emitió informe el día 16 de mayo de 2024, señalando lo siguiente:

“ ...

1. *La normativa que afecta a este expediente es la siguiente:*

- a) *El art. 163 b) del TRLRHL y el art 3b) del Reglamento Presupuestario, aprobado por R.D. 500/1.990 de 20 de abril, recogen el principio de anualidad presupuestaria y manifiestan que tan solo se pueden imputar al ejercicio presupuestario “las obligaciones reconocidas durante el mismo”.*
- b) *El art. 176.1 del TRLRHL establece que “con cargo a los créditos del estado de gastos de cada presupuesto sólo podrán contraerse obligaciones derivadas de adquisiciones, obras, servicios y demás prestaciones o gastos en general que se realicen en el año natural de propio ejercicio presupuestario”.*

En idénticos términos se expresa el art. 26.1 del R.P.

De lo expuesto se deduce que los gastos que comprenden este expediente incumplen el principio de anualidad presupuestaria y el de temporalidad de los créditos.

2. *El art. 26.2 c del R.P. contempla la posibilidad de aplicar a los créditos del presupuesto vigente, en el momento de su reconocimiento, las obligaciones procedentes de ejercicios anteriores a que se refiere el art. 60.2 del R.L. 500/90, de 20 de abril.*

En este sentido decir que la base de ejecución del presupuesto nº 58ª dispone:

“1. Podrá aplicarse a los créditos del Presupuesto vigente el pago de las obligaciones generadas en Ejercicios anteriores, siempre que hayan sido objeto de reconocimiento y que exista crédito suficiente o se suplemente o habilite el crédito necesario mediante el correspondiente expediente de modificación presupuestaria.



2. Los expedientes de reconocimiento de créditos serán tramitados por la Oficina Presupuestaria. Se iniciarán mediante propuesta del Concejal Delegado de Hacienda que habrá de ser informada por la Intervención previamente al Dictamen de la Comisión Informativa de Hacienda.”
3. En el presupuesto de 2024 existe consignación para hacer frente al reconocimiento de obligaciones procedentes de ejercicios anteriores, en los documentos contables siguientes:
- Retenciones de crédito del ejercicio 2024 por importe de 184.661,10 €, se adjuntan los números de expediente como anexo al presente informe.
4. Los motivos de los gastos y/u obligaciones que se propone incluir en este expediente de reconocimiento de obligaciones procedentes de ejercicios anteriores responde a: Gastos correspondientes a ejercicios cerrados.
- Estos gastos, que ascienden a 184.661,10 €, se deben diferenciar entre gastos en los que el reconocimiento extrajudicial de créditos responde a aspectos formales, de aquellos gastos en los que se ha omitido requisitos o trámites esenciales:
- a) Gastos de crédito formal: 184.540,10 €.
- Se trata de gastos en los que se ha producido un retraso en su tramitación contando con la autorización y disposición de gasto en el ejercicio anterior.
- b) Gastos de créditos que han omitido requisitos o trámites esenciales, siendo objeto de reparo conforme a lo dispuesto a lo establecido en los arts. 215 y ss. T.R.L.R.H.L. u omisión de fiscalización de acuerdo al art. 28 del RD 424/2017, por importe total de 121,00 €. Se acompaña anexo I descriptivo del R.E.C. 3/2024.
5. Este reconocimiento de crédito desvirtúa el presupuesto del presente ejercicio. Asimismo queda desvirtuada la liquidación del presupuesto de ejercicios anteriores, con las consideraciones señaladas en el punto 4 del presente informe.
6. Este reconocimiento de obligaciones de ejercicios anteriores es competencia del Pleno, de acuerdo con lo establecido en el artículo 23 del Texto Refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de Régimen Local, aprobado por el Real Decreto legislativo 781/86 de 18 de abril, en relación con el art. 60.2 R.P., que deben ser objeto de reconocimiento expreso de forma individual cada una de las obligaciones a reconocer procedentes de ejercicios anteriores.

En consecuencia, previamente a la tramitación del pago de estas actuaciones, el Pleno deberá:



- a) Resolver expresamente los reparos formulados por esta Intervención, sobre los gastos señalados en el punto 4 apartado b del presente informe.
- b) Reconocer la totalidad de las obligaciones contenidas en el expediente, tal como determina el artículo 23 del Texto Refundido de las disposiciones vigentes en materia de Régimen Local, aprobado por Decreto Legislativo 781/86 de 18 de Abril, en relación con el artículo 60 del Real Decreto 500/1990 de 20 de Abril (Reglamento Presupuestario).

Es cuanto tengo a bien informar...

La Comisión, tomando en consideración cuanto antecede, propone a V.E.:

PRIMERO: Aprobar el Expediente de Reconocimiento de Créditos procedentes de Ejercicios Anteriores número 3/2024 por importe de 184.661,10 € cuyos gastos a continuación se relacionan:

Aplicación	Proveedor	Concepto	Importe
92410-20200	Comunidad vecinos Calle Valle Inclán 8	Cuotas local ZOES agosto2022-diciembre 2023	1.700,00 €
			1.700,00 €
23100-20200	CP Patio Chico, 2-12	Cuotas comunidad oct-nov-dic "El Visir" Centro Cívico Municipal	171,00 €
			171,00 €
32020-21200	EXTINTORES ORIGEN SL	Mantenimiento preventivo de sistemas de protección activa contra incendios	8.733,05 €
			8.733,05 €
33060-22699	Comunidad Prop. C/Arco, 11-21	Atrasos y liquidación cuotas 2023 cuotas comunidad de propietarios	4.027,04 €
			4.027,04 €
13600-21400	AGRO-TRACCIÓN VEHÍCULOS SA	Mantenimiento	253,07 €
			253,07 €
32020-22103	GAS NATURAL COMERCIALIZADORA	Suministro gas natural. Colegios. Nov-dic 2023	921,06 €



	SA		
		Suministro gas natural. Colegios. dic 2023-enero2024	917,52 €
			1.838,58 €
92034-62704	CONSTRUCCIONES Y OBRAS NERVIÓN SL	obras mejora eficiencia energética Escuela de Música Sta. Cecilia	156.741,48 €
			156.741,48 €
92030-22103	ENDESA Energía SA	Suministro de Gas Natural	10,41 €
			10,41 €
23100-22699	MANCOMUNIDAD PROPIETARIOS PARC 14- 45B	Gastos mancomunidad 2022	346,05 €
		Gastos mancomunidad 2023	562,60 €
			908,65 €
92030-22699	ARVAL SERVICE LEASE SA	Refacturación de multas	121,00 €
			121,00 €
32020-22103	GAS NATURAL COMERCIALIZADORA SA	Suministro gas natural. Colegios. 03-03/28-03/2023	484,25 €
		Suministro gas natural. Colegios. 03-03/17-04/2023	2.008,99 €
		Suministro gas natural. Colegios. 18-04/16-05/2023	393,31 €
		Suministro gas natural. Colegios. 17-05/16-06/2023	56,23 €
		Suministro gas natural. Colegios. 17-06/17-07/2023	56,23 €
		Suministro gas natural. Colegios. 30-05/28-07/2023	146,71 €
		Suministro gas natural. Colegios. 18-07/16-08/2023	54,41 €
		Suministro gas natural. Colegios. 17-08/15-	54,41 €



		09/2023	
		Suministro gas natural. Colegios. 29-07/28-09/2023	103,36 €
		Suministro gas natural. Colegios. 17-10/16-11/2023	979,90 €
		Suministro gas natural. Colegios. 29-09/29-11/2023	373,41 €
		Suministro gas natural. Colegios. 17-11/15-12/2023	1.364,04 €
			6.075,25 €
16510-22100	IBERDROLA CLIENTES SAU	Fútbol octubre 2022	1.250,92 €
92020-23030	Andrés García Camazano	Dietas formación Alojamiento y/o manutención	93,50
	Abelard Periañez Martín	Dietas formación Alojamiento y/o manutención	103,37
	Diego Alonso Hernández	Dietas formación Alojamiento y/o manutención	46,21
	Rodrigo Calvo Sebastián	Dietas formación Alojamiento y/o manutención	72,31
	Alfonso Santiago Tapia Palomino	Dietas formación Alojamiento y/o manutención	63,02
	Alberto Mellado Mateos	Dietas formación Alojamiento y/o manutención	14,10
	Inmaculada Vicente Martín	Dietas formación Alojamiento y/o manutención	74,80
	Víctor Manuel González Cruz	Dietas formación Alojamiento y/o manutención	310,11
			777,42 €
92020-23130	Andrés García Camazano	Dietas formación transporte	187,56
	Abelard Periañez Martín	Dietas formación transporte	150,00
	Diego Alonso Hernández	Dietas formación transporte	146,00
	Rodrigo Calvo Sebastián	Dietas formación transporte	145,79
	Alfonso Santiago Tapia Palomino	Dietas formación transporte	145,94
	Inmaculada Vicente Martín	Dietas formación transporte	222,56
	Víctor Manuel González Cruz	Dietas formación transporte	211,04
	Agustín Sánchez Curto	Dietas formación transporte	144,34 €



			1.353,23 €
92020-16200	David Alfonso Portal Sánchez	Impartición formación	400,00 €
	Miguel A. Hernández Carnicero	Impartición formación	300,00 €
			700,00 €
Total			184.661,10 €

SEGUNDO: Resolver los reparos formulados por el Sr. Interventor sobre los gastos señalados en el punto 4 apartado b de su informe.

TERCERO: Reconocer la totalidad de las obligaciones contenidas en el expediente, tal como determina el artículo 23 del Texto Refundido de las disposiciones vigentes en materia de Régimen Local, aprobado por Decreto Legislativo 781/86 de 18 de Abril, en relación con el artículo 60 del Real Decreto 500/1990 de 20 de Abril (Reglamento Presupuestario).”

Seguidamente se sucedieron las siguientes intervenciones:

ILMO. SR. ALCALDE: ¿Desean intervenir? Pasamos a la votación.

El Excmo. Ayuntamiento Pleno, con el voto a favor del Grupo Vox [3 concejales], la abstención del Grupo Socialista [10 concejales] y el voto a favor del Grupo Popular [14 concejales] acuerda, con 17 votos a favor, aprobar el dictamen que antecede.

4.- DICTAMEN DE LA COMISIÓN INFORMATIVA DE ECONOMÍA, HACIENDA Y RÉGIMEN INTERIOR SOBRE APROBACIÓN DEL EXPEDIENTE DE RECONOCIMIENTO EXTRAJUDICIAL DE CRÉDITOS N° 4/2024 (413).

“AL AYUNTAMIENTO

La Comisión Informativa de Economía, Hacienda y Régimen Interior, en sesión ordinaria, celebrada el día 21 de mayo del presente año, ha conocido el expediente de referencia, aprobando el siguiente DICTAMEN:

RECONOCIMIENTO EXTRAJUDICIAL DE CRÉDITOS PROCEDENTES DE EJERCICIOS ANTERIORES NÚMERO 4/2024(413)

El Concejale Delegado de Hacienda, con fecha 06 de mayo del año en curso, remitió escrito al Jefe de Sección de la Oficina Presupuestaria ordenando, en cumplimiento de lo establecido en la Base 58 de las de Ejecución del Presupuesto, la incoación del expediente de reconocimiento extrajudicial de créditos de ejercicios anteriores nº 4/2024 (413) por un



importe de 56.670,74 €. En su escrito el Concejal incluía la relación de los créditos presupuestarios objeto del expediente, agrupados por las aplicaciones presupuestarias a las que habían de aplicarse dichos gastos. Dicha propuesta figura unida al presente Dictamen.

El Jefe de Servicio de la Oficina Presupuestaria, a la vista del escrito que antecede, emitió informe el mismo día 15 de mayo del presente año señalando lo siguiente:

«...

1. El artículo 176 del Real Decreto Legislativo 2/2004, por el que se aprueba el Texto Refundido de la L.R.H.L., establece que con cargo a los créditos del Estado de Gastos de cada Presupuesto sólo podrán contraerse obligaciones derivadas de adquisiciones, obras, servicios y demás prestaciones o gastos en general que se realicen en el año natural del propio Ejercicio Presupuestario; no obstante, señala también, que podrán aplicarse a los créditos del Presupuesto vigente, en el momento de su reconocimiento, las obligaciones derivadas de compromisos de gastos debidamente adquiridos en Ejercicios anteriores.
2. A su vez, la Base 21 de las de Ejecución del Presupuesto establece que el reconocimiento de dichas obligaciones corresponde al Pleno del Ayuntamiento. Los expedientes de reconocimientos de créditos, que se iniciarán mediante propuesta del Concejal Delegado de Hacienda y serán tramitados por la Oficina Presupuestaria.
3. Con fecha 6 de mayo de 2024, el Concejal Delegado de Hacienda, en cumplimiento de lo establecido por las Bases de Ejecución del Presupuesto ha ordenado iniciar la tramitación de Expediente de Reconocimiento de Créditos número 4/2023 (413) por un importe de 56.670,74 euros (fondos propios) que, habrán de aplicarse a los créditos de las correspondientes aplicaciones del Presupuesto de 2024.
4. Los créditos señalados por el Concejal en su escrito, serán aplicados a las siguientes aplicaciones y por los conceptos señalados :

Aplicación	Proveedor	Concepto	Importe
13310-62700	ETRALUX SA	Trabajos reparaciones de sistemas de control de tráfico Abril 2023	12.763,85 €
	ETRALUX SA	Trabajos reparaciones de sistemas de control de tráfico Mayo 2023	11.483,51 €
	ETRALUX SA	Trabajos reparaciones de sistemas de control de tráfico Junio 2023	32.423,38 €



		Total	56.670,74 €
--	--	--------------	--------------------

TOTAL RECONOCIMIENTO DE CRÉDITOS 56.670,74 EUROS

En aplicación de lo establecido en las Bases de Ejecución del Presupuesto, se remite el Expediente de Reconocimiento de Créditos número 4/2024 (413), al Interventor de la Corporación a fin de que emita su preceptivo informe previo al Dictamen de la Comisión Informativa de Economía, Hacienda y Régimen Interior y a la aprobación, en su caso, por el Pleno del Ayuntamiento. (Base 21 de las de Ejecución del Presupuesto). »

Por su parte, el Interventor de la Corporación emitió informe el día 16 de mayo de 2024, señalando lo siguiente:

“ ...

1. *La normativa que afecta a este expediente es la siguiente:*

a) *El art. 163 b) del TRLRHL y el art 3b) del Reglamento Presupuestario, aprobado por R.D. 500/1.990 de 20 de abril, recogen el principio de anualidad presupuestaria y manifiestan que tan solo se pueden imputar al ejercicio presupuestario “las obligaciones reconocidas durante el mismo”.*

b) *El art. 176.1 del TRLRHL establece que “con cargo a los créditos del estado de gastos de cada presupuesto sólo podrán contraerse obligaciones derivadas de adquisiciones, obras, servicios y demás prestaciones o gastos en general que se realicen en el año natural de propio ejercicio presupuestario”.*

En idénticos términos se expresa el art. 26.1 del R.P.

*De lo expuesto se deduce que los gastos que comprenden este expediente **incumplen** el principio de anualidad presupuestaria y el de temporalidad de los créditos.*

2. *El art. 26.2 c del R.P. contempla la posibilidad de **aplicar** a los créditos del presupuesto vigente, en el momento de su reconocimiento, las obligaciones procedentes de ejercicios anteriores a que se refiere el art. 60.2 del R.L. 500/90, de 20 de abril.*

En este sentido decir que la base de ejecución del presupuesto n° 58ª dispone:

“1. Podrá aplicarse a los créditos del Presupuesto vigente el pago de las obligaciones generadas en Ejercicios anteriores, siempre que hayan sido objeto de reconocimiento y que exista crédito suficiente o se suplemente o habilite el crédito necesario mediante el correspondiente expediente de modificación presupuestaria.



2. Los expedientes de reconocimiento de créditos serán tramitados por la Oficina Presupuestaria. Se iniciarán mediante propuesta del Concejal Delegado de Hacienda que habrá de ser informada por la Intervención previamente al Dictamen de la Comisión Informativa de Hacienda.”
3. En el presupuesto de 2024 existe consignación para hacer frente al reconocimiento de obligaciones procedentes de ejercicios anteriores, en los documentos contables siguientes:
- Retenciones de crédito del ejercicio 2024 por importe de 56.670,74 € cuyos números de expediente contable figuran en el Anexo I del presente informe.
4. Los motivos de los gastos y/u obligaciones que se propone incluir en este expediente de reconocimiento de obligaciones procedentes de ejercicios anteriores responde a: Gastos correspondientes a ejercicios cerrados incluidos en la cuenta 413.
- Estos gastos, que ascienden a 56.670,74 €, se deben diferenciar entre gastos en los que el reconocimiento extrajudicial de créditos responde a aspectos formales, de aquellos gastos en los que se ha omitido requisitos o trámites esenciales:
- c) No constan gastos de crédito formal.
 - d) Gastos de créditos que han omitido requisitos o trámites esenciales, siendo objeto de reparo conforme a lo dispuesto a lo establecido en los arts. 215 y ss. T.R.L.R.H.L. u omisión de fiscalización de acuerdo al art. 28 del RD 424/2017, por importe total de **56.670,74 €**. Se acompaña anexo I descriptivo del R.E.C. 4/2024 (413).
5. Este reconocimiento de crédito desvirtúa el presupuesto del presente ejercicio. Asimismo queda desvirtuada la liquidación del presupuesto de ejercicios anteriores, con las consideraciones señaladas en el punto 4 del presente informe.
6. Este reconocimiento de obligaciones de ejercicios anteriores es competencia del Pleno, de acuerdo con lo establecido en el artículo 23 del Texto Refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de Régimen Local, aprobado por el Real Decreto legislativo 781/86 de 18 de abril, en relación con el art. 60.2 R.P., que deben ser objeto de reconocimiento expreso de forma individual cada una de las obligaciones a reconocer procedentes de ejercicios anteriores.

En consecuencia, previamente a la tramitación del pago de estas actuaciones, el Pleno deberá:



- a) Resolver expresamente los reparos formulados por esta Intervención, sobre los gastos señalados en el punto 4 apartado b del preste informe.
- b) Reconocer la totalidad de las obligaciones contenidas en el expediente, tal como determina el artículo 23 del Texto Refundido de las disposiciones vigentes en materia de Régimen Local, aprobado por Decreto Legislativo 781/86 de 18 de Abril, en relación con el artículo 60 del Real Decreto 500/1990 de 20 de Abril (Reglamento Presupuestario). ...»

La Comisión, tomando en consideración cuanto antecede, propone a V.E.:

PRIMERO: Aprobar el Expediente de Reconocimiento de Créditos procedentes de Ejercicios Anteriores número 4/2024 (413) por importe de 56.670,74 € cuyos gastos a continuación se relacionan:

Aplicación	Proveedor	Concepto	Importe
13310-62700	ETRALUX SA	Trabajos reparaciones de sistemas de control de tráfico Abril 2023	12.763,85 €
	ETRALUX SA	Trabajos reparaciones de sistemas de control de tráfico Mayo 2023	11.483,51 €
	ETRALUX SA	Trabajos reparaciones de sistemas de control de tráfico Junio 2023	32.423,38 €
		Total	56.670,74 €

SEGUNDO: Resolver los reparos formulados por el Sr. Interventor sobre los gastos señalados en el punto 4 apartado b de su informe.

TERCERO: Reconocer la totalidad de las obligaciones contenidas en el expediente, tal como determina el artículo 23 del Texto Refundido de las disposiciones vigentes en materia de Régimen Local, aprobado por Decreto Legislativo 781/86 de 18 de Abril, en relación con el artículo 60 del Real Decreto 500/1990 de 20 de Abril (Reglamento Presupuestario).

A continuación se sucedieron las siguientes intervenciones:

ILMO. SR. ALCALDE: ¿Van a intervenir? ¿Don Ignacio? Don Ignacio Rivas.

SR. RIVAS SERRANO: Muchas gracias, señor alcalde. Bien, hoy se ha hablado aquí mucho de legalidad, sobre todo en la última intervención de don Fernando Carabias. Se hizo también en la Zona de Bajas Emisiones y se ha hecho ahora con la zona CIG y se ha recordado que aquí se hace todo conforme a la ley. Bien, lo que tiene que quedar claro es que



hoy estamos aquí ante un Dictamen para un reconocimiento extrajudicial de créditos, precisamente por no haberse cumplido la ley por parte del equipo de Gobierno.

Esto no nos llega aquí de manera gratuita, esto llega aquí porque no podemos hacer frente al pago de unas facturas, porque una licitación tan importante como es la regulación semafórica en Salamanca, que proviene del año 2008, su contrato está vencido desde noviembre del 2022. Lo hemos dicho bien, noviembre del 2022, y así nos encontramos que tenemos unas facturas pendientes de pagar que al encontrarse el contrato en situación de continuidad no es posible hacerlo porque no se permiten. Esta es la realidad de lo que hoy tenemos hoy aquí.

Miren, la ley de contrato de servicio público es absolutamente clara en cuanto a los plazos y cuando se siguen los contratos. Incluso prevé una extensión de nueve meses para el caso de que cuando esté próxima la licitación, pero por alguna circunstancia no haya dado tiempo, permite extenderlo nueve meses, siempre y cuando se haya sido diligente y se haya iniciado el nuevo proceso con tres meses de antelación, cosa que tampoco se hizo aquí. Por eso llegamos a la situación de continuidad, que aquí, más que una situación excepcional, parece ser que es lo habitual en contratos de muchos millones de euros. Pero también les voy a decir una cosa, tampoco estamos ya en una situación regular, con el contrato en continuidad más de un año y medio, porque la doctrina del Tribunal Supremo y de la Junta Consultiva de Contratación Pública del Estado dice muy claro que la situación de continuidad de un contrato una vez extinguido, es una situación irregular, y leo textualmente, dice que “en todo caso, estas prácticas deben limitarse al tiempo estrictamente imprescindible al constituir una patente infracción de la regulación de los contratos públicos que no puede aceptarse y que es por el tiempo imprescindible para la nueva licitación”. Nos han dicho aquí, en la Comisión y en eso que... Bueno, todo esto procede de la buena voluntad de la Jefatura de Policía Local, que, atendiendo a unas peticiones vecinales y a un compromiso del alcalde, decidieron establecer unos pasos de peatones, unos nuevos pasos de peatones que requerían además el establecimiento y en una rotonda de unos semáforos.

Miren, esto no es creíble, esto no es creíble. Esto solo sería creíble si cuando esto se trae a una comisión, se nos habla de un expediente sancionador o nos pretenden hacer creer que los departamentos o servicios de este ayuntamiento, en este caso la Policía Local, toma la decisión de manera bilateral, de decir dónde se ponen nuevos pasos de peatones o dónde se instalan nuevos semáforos sin pasar por todos los trámites correspondientes. Esto es una falsedad y queremos conocer cuál es el ítem procesal de la instalación de estos semáforos, porque lo que no podemos admitir es primero, que no se licite en el tiempo y forman la renovación de un contrato, que una vez que se establece la extensión de continuidad, no se procede inmediatamente a la nueva licitación. Que fruto de ello parece ser que un



departamento, sin encomendarse a Dios ni al diablo, toma la decisión de gastar 56.000 euros, con lo cual se está vulnerando la libre concurrencia a los contratos, porque si no podía hacerse al amparo del contrato que debería haber estado en licitación, debería haberse sacado esa licitación a concurso.

Por tanto, desconocemos si esos 56.670 euros eran o no eran el mejor precio, no se dio la oportunidad. Es una permanente vulneración de la ley y no pueden ahora pretender echar la culpa a la actuación de la Jefatura de Policía Local en este caso, que es lo que están ustedes haciendo. No es creíble, tienen ustedes que decirnos y vamos a solicitar cuál es el item procesal de cómo se gesta esta instalación de los semáforos y este pago de facturas que hoy aquí estamos trayendo como si fueran urgentes o algo sobrevenido o ante unas circunstancias extemporáneas.

No es así y, por tanto, tenemos derecho a conocer quién inició el expediente, la solicitud y dónde lo remitió, a qué concejalía correspondía su tramitación, si hubo o no hubo informes técnicos informando de que el contrato estaba extinguido y en situación de continuidad y que, por tanto, no se podían acometer nuevas inversiones amparadas en el mismo. Queremos conocer, en definitiva, quién es el responsable de vulnerando la ley, haber dado estas instrucciones.

Muchas gracias.

ILMO. SR. ALCALDE: Muchas gracias, don Ignacio. ¿Alguna otra intervención? ¿Don Fernando Rodríguez?

SR. RODRÍGUEZ ALONSO: Con la venia, señor alcalde. Se propone reconocer, con cargo al presupuesto del presente ejercicio, obligaciones correspondientes a gastos realizados en el ejercicio anterior y cuyas facturas han tenido entrada en el Ayuntamiento una vez cerrado el ejercicio.

Como usted ha comentado, se trata de tres facturas vinculadas a inversiones en sistemas de control de tráfico, instalación de semáforos en pasos de peatones nuevos y cámara de control de tráfico en algún punto de la ciudad, en concreto, a la instalación de semáforos en pasos de peatones nuevos, por lo tanto, pasos de peatones que se habían señalizado ya, pues obedece, como bien dice por escrito el informe del responsable del Departamento de Movilidad de la Policía Local, a atender una petición de las asociaciones de vecinos que fue efectivamente entendida que era razonable por parte del Gobierno municipal, contó con el parecer favorable del Departamento de Movilidad y se ejecutó en aras a la seguridad vial, en aras a la seguridad vial.



La continuidad del servicio ya lo hemos comentado varias veces, es una figura que se encuentra cobertura en la legislación del régimen local y que se encuentra refrendada en la jurisprudencia del Tribunal Supremo y en la doctrina de las juntas Consultivas de Contratación Administrativa.

En cualquier caso, ya le informo que el expediente para la licitación del nuevo contrato se va a remitir a la fiscalización ya de la intervención municipal y próximamente se va a llevar a la comisión de contratación para Dictamen. Es verdad que se ha producido un retraso en la licitación del mismo, pero ya lo hemos comentado también otras veces, porque es un pliego complejo desde el punto de vista técnico que además se ha visto condicionado por el hecho de que se espera a ver si se incorporara finalmente o no a la licitación del mismo, alguna inversión en materia de movilidad en función de la que la misma resultara al final o no financiada por fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, al amparo de una convocatoria realizada al efecto por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

ILMO. SR. ALCALDE: ¿Don Ignacio?

SR. RIVAS SERRANO: Sí, muchas gracias, señor alcalde. Me quedo sin ninguna respuesta. Yo creo que usted está acostumbrado a pensar que explico por qué no cumplo la ley y cree que eso es válido. No, la ley está para cumplirla. ¿Que el contrato es complejo? Pues empiece con el tiempo suficiente para renovarlo en tiempo y forma, y si es más sencillo, necesitará menos meses. Si es más complejo, necesitará más tiempo.

Desde el momento que usted firma un contrato en el año 2018 por cuatro años, sabe que le vence en el 2022. ¿Que necesita un año? Póngase a ello. Eso no es excusa.

Le repito, no es creíble que la jefatura de Policía Local es la que tome la decisión. Pero iremos en la comisión correspondiente mirando todo. Nada más, señor alcalde.

ILMO. SR. ALCALDE: ¿Don Fernando Rodríguez?

SR. RODRÍGUEZ ALONSO: Brevemente, señor alcalde, con la venia.

Don Ignacio, nadie le ha dicho que la decisión la tome la jefatura de la Policía Local las decisiones, la toma el Gobierno municipal, pero siempre con el parecer favorable de los técnicos municipales. En este caso se trataba de instalar semáforos en pasos de peatones nuevos en aras a la seguridad vial. Hombre, no sé si no le parece a usted importante proteger la seguridad vial de los peatones y de los vehículos. A nosotros sí, y con el parecer favorable de los técnicos, en este caso, el Departamento de Movilidad de la Policía Local, se tomó la decisión de atender una petición de las asociaciones de vecinos. Eso es todo el mal que hemos hecho.



ILMO. SR. ALCALDE: Gracias, don Fernando. Pasamos a la votación.

El Excmo. Ayuntamiento Pleno, con la abstención del Grupo Vox [3 concejales], la abstención del Grupo Socialista [10 concejales] y el voto a favor del Grupo Popular [14 concejales] acuerda, con 14 votos a favor, aprobar el dictamen que antecede.

5.- DICTAMEN DE LA COMISIÓN INFORMATIVA DE ECONOMÍA, HACIENDA Y RÉGIMEN INTERIOR SOBRE APROBACIÓN DEL EXPEDIENTE DE SUPLEMENTO DE CRÉDITOS N° 4/2024.

“La Comisión Informativa de Economía, Hacienda y Régimen Interior, en sesión extraordinaria y urgente, celebrada el día 23 de mayo del presente año, ha conocido el expediente de referencia, aprobando el siguiente Dictamen:

EXPEDIENTE DE MODIFICACIÓN PRESUPUESTARIA POR SUPLEMENTO DE CRÉDITO N° 4/2024

Primero.- La Alcaldía Presidencia con fecha 20 de mayo del año en curso, remite escrito al Jefe del Servicio de la Oficina Presupuestaria, señalando lo siguiente:

“ ...

- 1. El artículo 177 del Real Decreto Legislativo 2/2004, por el que se aprobó el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales establece que cuando haya de realizarse algún gasto que no pueda demorarse hasta el ejercicio siguiente y no exista en el presupuesto de la corporación crédito o sea insuficiente o no ampliable el consignado, el Presidente de la Corporación ordenará la incoación del expediente de concesión de crédito extraordinario, en el primer caso, o de suplemento de crédito en el segundo. Señala también dicho artículo que el expediente deberá especificar la concreta partida presupuestaria a incrementar y el medio o recurso que ha de financiar el aumento que se propone.*
- 2. Con fecha 20 de mayo de 2024 el Concejale Delegado de Hacienda ha remitido a la Oficina Presupuestaria del Ayuntamiento escrito que literalmente transcrito dice:*

“Por Decreto de la Alcaldía de fecha 04 de marzo de 2024 fue aprobada la Liquidación del Presupuesto General del Excmo. Ayuntamiento correspondiente al ejercicio 2023, según la cual el remanente de Tesorería para gastos generales ascendía a 6.956.585,71€.

En este sentido, hay que tener en cuenta en relación con el destino del superávit presupuestario de las Corporaciones Locales correspondiente a 2023, la aplicación de las



reglas contenidas en la Disposición Adicional Sexta de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, debiendo destinarse el Remanente de Tesorería para gastos generales, en primer lugar, a atender las obligaciones pendientes de aplicar a Presupuesto contabilizadas, a 31 de diciembre del ejercicio anterior, en la Cuenta de “Acreedores por operaciones pendiente de aplicar a Presupuesto”

Por ello, por medio del presente escrito le ruego inicie los trámites necesarios para incrementar el crédito de las aplicaciones presupuestarias correspondientes a las siguientes obligaciones recogidas en la cuenta 413, y que son las siguientes:

Programa	Económica	Denominación de la aplicación presupuestaria	Importe
13310	62700	Tráfico inversión nueva de proyectos complejos. Instalaciones técnicas y otras instalaciones	56.670,74

TOTAL..... 56.670,74 €

Por otra parte existe un exceso no comprometido de Fondos Next Generation de la convocatoria C.1.1. “ZONAS DE BAJAS EMISIONES Y TRANSFORMACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO Y METROPOLITANO” del PRTR, derivado de las bajas de adjudicaciones de las obras financiadas por estos fondos cuya cuantía alcanza la cantidad de 139.553,63 euros por lo que se propone destinar esta cantidad a la aplicación presupuestaria 15320-60904 Vialidad y Obras. PRTR Next Generation EU.

Por todo ello, y a efectos de suplementar los créditos presupuestarios a los que se ha hecho referencia, de conformidad con las disposiciones normativas citadas anteriormente y con lo establecido en el artículo 177 del Real Decreto Legislativo 2/2004 por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, el artículo 37 del Real Decreto 500 y la Base 13 de las de Ejecución del Presupuesto, vengo a ordenar la incoación del Expediente de Modificación Presupuestaria por Suplemento de Créditos número 4/2024 que se financiará con cargo al remanente de tesorería para gastos generales resultante de la Liquidación del Presupuesto General del Ayuntamiento del Ejercicio 2023 y con cargo al exceso no comprometido de Fondos Next Generation.»

Segundo.- Con fecha 20 de mayo del año en curso, emite informe el Jefe del Servicio de la Oficina Presupuestaria en el que, a la vista del escrito de la Alcaldía informa que los gastos para los que se propone la aprobación del Expediente de Suplemento de Crédito nº. 4/2024, tienen su origen en el escrito del Concejal Delegado de Hacienda de la misma fecha al que hace referencia el Alcalde en su escrito de incoación del expediente.

En base a lo anterior, y constituyendo la tramitación de los Expedientes de Modificación Presupuestaria por Suplemento de Créditos, una de las funciones atribuidas a la Oficina



Presupuestaria en las Bases 74 y 13 de las de Ejecución del Presupuesto, y a la vista de la documentación a la que se ha hecho referencia, esta Oficina señala lo siguiente:

“...

Los gastos para los que se propone la aprobación del Expediente de Suplemento de Crédito n.º. 4/2024 tienen su origen en el escrito del Concejal Delegado de Hacienda de fecha 20 de mayo de 2024 a los que hace referencia el Alcalde en su escrito de incoación del expediente.

En base a lo anterior, y constituyendo la tramitación de los Expedientes de Modificación Presupuestaria por Suplemento de Créditos, una de las funciones atribuidas a la Oficina Presupuestaria en las Bases 113 y 13 de las de Ejecución del Presupuesto, y a la vista de la documentación a la que se ha hecho referencia, esta Oficina señala lo siguiente:

- *Que con la propuesta del Concejal Delegado de Hacienda recogida en su escrito de fecha 20 de mayo de 2024 al que hace referencia el Alcalde en su escrito de incoación al expediente, se da cumplimiento a lo establecido en la disposición adicional sexta añadida por la Ley Orgánica 9/2013 a la Ley de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera y que contiene reglas especiales para el destino del superávit presupuestario por las Corporaciones Locales. En efecto, en dicha disposición adicional se establecía que las Corporaciones Locales deberían destinar en primer lugar el remanente de tesorería para gastos generales a atender las obligaciones contabilizadas a 31 de diciembre del ejercicio anterior en la cuenta 413.*
- *Además la utilización del remanente de tesorería para gastos generales debe tener en cuenta lo dispuesto en la L.O.E.P.S.F. y en concreto el art. 32.1 señala que en el supuesto que la liquidación presupuestaria se sitúe en superávit, este se destinará, en el caso del Estado, Comunidades Autónomas y Corporaciones Locales, a reducir el nivel de endeudamiento neto siempre con el límite del volumen de endeudamiento si éste fuera inferior al importe del superávit a destinar a la reducción de la deuda,*
- *Que en el escrito de la Alcaldía de incoación del expediente, se especifica que el suplemento propuesto se financiarán con cargo al remanente de tesorería para gastos generales resultante de la Liquidación del Presupuesto General del Ayuntamiento del ejercicio 2023 y con cargo al exceso no comprometido de Fondos Next Generation de la convocatoria C.1.1. “ZONAS DE BAJAS EMISIONES Y TRANSFORMACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO Y METROPOLITANO” del PRTR, derivado de las bajas de adjudicaciones de las obras financiadas por estos fondos cuya cuantía alcanza la cantidad de 139.553,63 euros.*



- Que el Expediente, que habrá de ser previamente informado por la Intervención, se someterá a la aprobación del Pleno de la Corporación con sujeción a los mismos trámites y requisitos que los Presupuestos (artículo 177 de la L.R.H.L.)

Por lo anterior, esta Oficina, en cumplimiento de lo ordenado por el Ilmo. Sr. Alcalde en su escrito de fecha 20 de mayo de 2024, propone la tramitación del Expediente de Modificación Presupuestaria por Suplemento de Crédito número 4/2024 en los siguientes términos:

Expediente de Modificación Presupuestaria por Suplemento de Crédito 4/2024

Fuentes de financiación:

Remanente de tesorería para gastos generales:

Concepto 870,00 56.670,74 €

Excesos no comprometidos Fondos Next Generation:

Concepto 870,10 139.553,63 €

Altas de Crédito

Programa	Económica	Denominación de la aplicación presupuestaria	Importe
13310	62700	Tráfico inversión nueva de proyectos complejos. Instalaciones técnicas y otras instalaciones	56.670,74
15320	60904	Vialidad y obras. PRTR Next Generation EU	139.553,63

TOTAL..... 196.224,37 €

...”

Tercero.- Por su parte el Interventor del Ayuntamiento emitió informe el día 21 de mayo de 2024, en el que, tras invocar la legislación aplicable, y los fundamentos de Derecho (artículo 177 del T.R. de la L.R.H.L., artículo 158.4 del T.R. de la L.R.H.L. y artículos 36 y 37 del Real Decreto 500/1990), señala, por lo que respecta al expediente objeto de informe, entre otros extremos lo siguiente:

“...

1. El Art. 177 de la Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales,



aprobado por Real Decreto 2/2004, de 5 de marzo (en adelante T.R.L.R.H.L.) establece que “Cuando haya de realizarse algún gasto que no pueda demorarse hasta el ejercicio siguiente y no exista en el presupuesto de la Corporación crédito o sea insuficiente o no ampliable el consignado, el Presidente de la misma ordenará la incoación del expediente de concesión de crédito extraordinario, en el primer caso, o de suplemento de crédito en el segundo.”

Por su parte el Artículo 35 del Real Decreto 500 /1990, de 20 de abril, señala en su apartado primero que los suplementos de crédito son aquellas modificaciones del Presupuesto de Gastos mediante las cuales se asigna crédito para la realización de un gasto específico y determinado que no puede demorarse hasta el ejercicio siguiente y para el que no existe crédito suficiente.

2. Para financiar los mayores gastos, el Artículo 158.4 de la L.R.H.L. así como el Artículo 36 del Real Decreto 500/1990, señalan los siguientes recursos:

a- El Remanente líquido de Tesorería.

b- Nuevos o mayores ingresos efectivamente recaudados sobre los totales previstos en algún concepto del presupuesto corriente, siempre que el resto de los ingresos se estén efectuándose con normalidad, salvo que aquellos tengan el carácter de finalistas. Si bien en este supuesto se debe aplicar el art. 12.5 LOEPSF, relativo a la regla de gasto que establece que “Los ingresos que se obtengan por encima de lo previsto se destinarán íntegramente a reducir el nivel de deuda pública”

c- Anulaciones o bajas de crédito de otras partidas del Presupuesto vigente, no comprometidas, cuyas dotaciones se estimen reducibles sin perturbación del respectivo servicio.

3. Respecto a la iniciación del expediente, conforme señala el Artículo 37 del Real Decreto 500/1990, de 20 de abril, éste ha de ser incoado por el Presidente de la Corporación. A dicha propuesta habrá de acompañarse una Memoria justificativa de la necesidad de la medida, que deberá precisar la clase de modificación a realizar, las aplicaciones presupuestarias a las que afecta, y los medios o recursos que han de financiarla, debiendo acreditarse:

a- El carácter específico y determinado del gasto a realizar y la imposibilidad de



demorarlo a ejercicios posteriores.

- b- La inexistencia en el estado de gastos del presupuesto de crédito destinado a esa finalidad específica, en el caso de crédito extraordinario, o la insuficiencia de saldo de crédito no comprometido en la partida correspondiente en caso de suplemento de crédito. Dicha inexistencia o insuficiencia deberá verificarse en el nivel en que esté establecida a vinculación jurídica.*
- c- Si el medio de financiación se corresponde con nuevos o mayores ingresos sobre los previstos, que el resto de los ingresos se vienen realizando con normalidad, salvo que aquellos tengan carácter finalista.*
- d- La insuficiencia de los medios previstos en el Artículo 36.1 del Real Decreto 500/1990, en el caso de que se pretenda acudir a la financiación excepcional establecida en el Artículo 177.5 del T.R.L.R.H.L. (operaciones de crédito).*

Dicha propuesta de presidencia habrá de someterse al Pleno de la Corporación.

4. El art 32.1y 32.3 de la L.O.E.P.S.F. establece:

1.-“En el supuesto de que la liquidación presupuestaria se sitúe en superávit, este se destinará, en el caso del Estado, CCAA y Corporaciones Locales, a reducir el nivel de endeudamiento neto siempre con el límite del volumen de endeudamiento si ésta fuera inferior al importe del superávit a destinar a la reducción de deuda”.

3.- “A efectos de lo previsto en este artículo se entiende por superávit la capacidad de financiación según el sistema europeo de cuentas y por endeudamiento la deuda pública a efectos del procedimiento de déficit excesivo tal y como se define en la normativa europea”.

Se debe tener en cuenta lo aprobado por el Acuerdo del Consejo de Ministros del 13 de febrero del presente año, por el que se fijan los objetivos de estabilidad y techo de gasto no financiero para las Administraciones públicas en el periodo 2024-2026 y estableciendo un objetivo de déficit para las EELL lo sitúa en el equilibrio presupuestario para todo el periodo, pendiente de aprobación definitiva por las Cortes Generales, así como de la aclaración por parte del Ministerio de Hacienda sobre la utilización del RTGG 2023.

Esta suspensión de las reglas fiscales, no significa la suspensión de la aplicación de la LOEPSF y el cumplimiento de las obligaciones previstas en la misma, ni del resto de normativa reguladora de la hacienda local. Por ello:

- Se debe evaluar la capacidad/necesidad de financiación en términos de*



contabilidad nacional, el presupuesto, en su ejecución y liquidación.

- *Se mantiene el cumplimiento de las obligaciones de transparencia prevista en la LOEPSF y las normas de desarrollo. Estas obligaciones seguirán siendo exigibles y las consecuencias de su incumplimiento seguirán siendo de aplicación.*

No se suspende ni la responsabilidad fiscal de las Administraciones Públicas ni la aplicación del principio de prudencia en la estimación de los ingresos y gastos para elaborar sus respectivos presupuestos, así como la aplicación de la normativa presupuestaria contenida en el TRLRH ni en la normativa reguladora del plazo máximo de pago a proveedores.

Según lo recogido en el Acuerdo del Pleno de fecha 22/02/2024, con motivo de la aprobación inicial del presupuesto del Ayuntamiento de Salamanca para el año 2024, el importe máximo que podrá utilizarse para financiar modificaciones del Presupuesto que tuvieran como finalidad incrementar el gasto no financiero (incluidas las obligaciones de la cuenta 413) sería de 2.309.301,12 €. Acuerdo adoptado en aplicación de lo informado por el del Interventor al Presupuesto para el ejercicio 2024, que recoge ligeramente:

“Sin perjuicio de lo anterior y partiendo de que el análisis del cumplimiento del objetivo de estabilidad presupuestaria se realiza en el presupuesto y que la necesidad de financiación se genera por el ajuste del grado de ejecución del gasto (-9.444.185,20) y teniendo en cuenta la atipicidad de los años precedentes en el que han estado suspendidas las reglas fiscales, este Interventor considera, en principio, no sería necesario la formulación del PEF, siempre que al mismo tiempo que se aprobara el Presupuesto del Ayuntamiento de Salamanca del 2024, se acordara que la utilización de el remanente de tesorería para gastos generales, si lo hubiere, como fuente de financiación de las modificaciones presupuestarias a realizar en la anualidad 2024, con la excepción de la financiación de amortización anticipada de deuda, no puede ser superior a 2.309.301,12 €, en este importe debe entenderse incluido la cuenta 413.1 denominada “Acreedores por operaciones pendientes de aplicar a presupuesto”, cuyo saldo a 31/12/2023 es de 572.488,83 €.”

Una vez aplicado el suplemento de crédito nº 4/2024, el saldo de la cuenta 413.1 es de 12.629,98 € y el importe pendiente de utilizar del R.T.G.G. como fuente de financiación de modificaciones del Presupuesto que tuvieran como finalidad incrementar el gasto no financiero asciende a 14.654,31 € (2.024,33 € excluido el saldo de la cuenta 413.1)

5. *El presente expediente supone la utilización R.T.G.G. para la financiación proyectos de inversión recogidos en el capítulo VI de Estado de Gastos por importe de 56.670,74€ (incluidos en la cuenta 413.1), asimismo se utiliza el R.T.G.F.A. para la financiación proyectos de inversión recogidos en el capítulo VI de Estado de Gastos por importe de*



139.553,63€.

6. *Que la dotación de crédito presupuestario no lleva consigo la fiscalización ni la ordenación del gasto, que han de ser objeto de expedientes y actos administrativos distintos y sujetos a la fiscalización de acuerdo a lo que establezca el RCI.*
7. *En cuanto a la situación del Remanente de Tesorería para gastos generales, teniendo en cuenta el presente expediente y el informe del Interventor a la liquidación, es el siguiente:*

<i>Remanente de tesorería para gastos generales año 2023</i>	<i>6.956.585,71€</i>
<i>Exp. Suplemento de crédito 1/24</i>	<i>193.565,53€</i>
<i>Exp. Suplemento de crédito 2/24</i>	<i>2.044.410,54€</i>
<i>Exp. Suplemento de crédito 3/24</i>	<i>3.721.968,60€</i>
<i>Exp. Suplemento de crédito 4/24</i>	<i>56.670,74€</i>
<i>Remanente tesorería gastos generales pendiente de aplicar</i>	<i>939.970,30€</i>

8. *En cuanto a la situación del Exceso de Financiación Afectada, teniendo en cuenta el presente expediente y el Decreto de aprobación de la liquidación, es el siguiente:*

<i>Exceso de financiación Afectada año 2023</i>	<i>19.344.542,00€</i>
<i>Exp. Incorporación remanentes de crédito 1/24</i>	<i>521.463,74€</i>
<i>Exp. Incorporación remanentes de crédito 2/24</i>	<i>13.564.361,48€</i>
<i>Exp. Incorporación remanentes de crédito 3/24</i>	<i>574.130,94€</i>
<i>Exp. Suplemento de crédito 2/2024</i>	<i>638.655,77€</i>
<i>Exp. Suplemento de crédito 4/2024</i>	<i>139.553,63€</i>

9. *El presente expediente tendrá efecto sobre el cumplimiento del superávit presupuestario y la regla de gasto en 2024.*
10. *Al afectar la modificación a aplicaciones presupuestarias del capítulo VI de gasto, se debe aprobar la modificación del Plan Financiero y el anexo de Inversiones que deriva de este expediente.*
11. *Respecto a la tramitación del expediente, el Artículo 38 del Real Decreto 500/1990 prevé que se realice con sujeción a los mismos trámites y requisitos que los Presupuestos, debiendo ser ejecutivos dentro del mismo ejercicio en que se autoricen. Asimismo el apartado segundo del mismo precepto señala que “serán de aplicación las normas sobre información, reclamaciones y publicidad, aplicables a la aprobación e los*



presupuestos de la Entidad.”

En consecuencia, la tramitación del expediente requiere los siguientes pasos:

1-Aprobación provisional por el Pleno de la Corporación, mediante acuerdo adoptado por la mayoría simple del número legal de miembros de la Corporación, previo dictamen de la Comisión de Hacienda.

2-Exposición pública durante un plazo de quince días hábiles, mediante anuncio en el Boletín Oficial de la provincia, durante los cuales los interesados podrán examinarlo y presentar reclamaciones ante el Pleno.

3-Aprobación definitiva, que se considerará producida sin necesidad de acuerdo expreso en el caso de no-presentación de reclamación alguna durante la exposición pública, debiendo tenerse en cuenta el cumplimiento de la condición de la aprobación definitiva del Presupuesto, a la que se sometido la aprobación definitiva del expediente de acuerdo con lo recogido en el expediente.

4-Publicación en el Boletín Oficial de la Provincia.

Es cuanto tengo a bien informar, sin perjuicio de otros criterios que ajustados a Derecho sean más convenientes para los intereses de la Corporación, debiendo tenerse en cuenta lo recogido en el presente informe»

Igualmente el Interventor del Ayuntamiento, emitió informe con la misma fecha en relación con el cumplimiento de estabilidad presupuestaria en el expediente de suplemento de crédito número 4/2024, informando entre otros extremos lo siguiente:

«...De acuerdo a lo establecido en el artículo 16.2 del Real Decreto 1463/2007, de 2 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo de la Ley General de Estabilidad Presupuestaria, en su aplicación a las entidades locales, se emite el siguiente informe:

***A. OBJETIVO DE ESTABILIDAD PRESUPUESTARIA EN LAS ENTIDADES
COMPRENDIDAS EN EL ART. 4.1 DEL R.L.E.P.***

El artículo 3 de la Ley Orgánica 2/2012 establece que “La elaboración, aprobación y ejecución de los Presupuestos y demás actuaciones que afecten a los gastos o ingresos de los distintos sujetos comprendidos en el ámbito de aplicación de esta Ley se realizará en un marco de estabilidad presupuestaria, coherente con la normativa europea.

En relación con los sujetos a los que se refiere el artículo 2.2 de esta Ley se entenderá por estabilidad presupuestaria la posición de equilibrio financiero”.



El art. 4 del mismo texto legal establece que las actuaciones de las Administraciones Públicas estarán sujetas al principio de sostenibilidad financiera. “Se entenderá por sostenibilidad financiera la capacidad para financiar compromisos de gastos presentes y futuros dentro de los límites de déficit y deuda pública conforme a lo establecido en esta Ley y la normativa europea”.

El artículo 4.1 del R.L.E.P. establece que “Las entidades locales, sus organismos autónomos y los entes públicos dependientes de aquéllas, que presten servicios o produzcan bienes no financiados mayoritariamente con ingresos comerciales, aprobarán, ejecutarán y liquidarán sus presupuestos consolidados ajustándose al principio de estabilidad definido en los apartados 1 y 3 del artículo 19 del la Ley General de Estabilidad Presupuestaria”.

El art. 15 del citado reglamento, el principio de estabilidad se entenderá cumplido cuando los presupuestos iniciales, o en su caso, modificaciones , y las liquidaciones presupuestarias de las entidades comprendidas en el art. 4.1 del R.L.E.P., alcance una vez consolidados, el equilibrio en los términos establecidos por el SEC.

Se debe tener en cuenta lo establecido en el Acuerdo del Consejo de Ministros del 6 de octubre del presente año, aprobado por mayoría absoluta del Pleno del Congreso de los Diputados el pasado 20 de octubre y prorrogado para el ejercicio 2023, por el que quedan suspendidos los Acuerdos de 11 de febrero del 2020 y con ello los objetivos de estabilidad y deuda, así como regla del gasto para el presente ejercicio.

Esta suspensión de las reglas fiscales, no significa la suspensión de la aplicación de la LOEPSF y el cumplimiento de las obligaciones previstas en la misma, ni del resto de normativa reguladora de la hacienda local. Por ello:

- Se debe evaluar la capacidad/necesidad de financiación en términos de contabilidad nacional, el presupuesto, en su ejecución y liquidación.*
- Se mantiene el cumplimiento de las obligaciones de transparencia prevista en la LOEPSF y las normas de desarrollo. Estas obligaciones seguirán siendo exigibles y las consecuencias de su incumplimiento seguirán siendo de aplicación.*

No se suspende ni la responsabilidad fiscal de las Administraciones Públicas ni la aplicación del principio de prudencia en la estimación de los ingresos y gastos para elaborar sus respectivos presupuestos, así como la aplicación de la normativa presupuestaria contenida en el TRLRH ni en la normativa reguladora del plazo máximo de pago a proveedores.

B. EVALUACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DEL OBJETIVO DE ESTABILIDAD PRESUPUESTARIA Y CÁLCULO DE LA CAPACIDAD DE FINANCIACIÓN



La evaluación del cumplimiento del objetivo de estabilidad presupuestaria, al efectuarse sobre un expediente de modificación presupuestaria, en concreto, en el suplemento de crédito nº 4/24, se va a hacer analizando:

B.1: Sobre la modificación propuesta que suponga incremento de gasto en los capítulos 1 al 7, que no esté financiado con bajas de otras aplicaciones de gastos y que afecten a la estabilidad presupuestaria por suponer un mayor gasto no financiero:

TOTAL	0,00	TOTAL	196,224,37

Capítulo I a VII Ingresos -Capítulo I a VII Gastos= 0- 196,224,37= - 196,224,37

CAPACIDAD/NECESIDAD DE FINANCIACIÓN

AYUNTAMIENTO DE SALAMANCA	
Capítulo 1 a 7 ingresos	0,00
Total ventas	0,00
Capítulo 1 a 7 gastos	196.224,37
Total costes	196.224,37
NECESIDAD DE FINANCIACIÓN	196.224,37

B.2:

Teniendo en cuenta los entes dentro del perímetro de consolidación del Ayuntamiento de Salamanca, marco en el que debe calcularse el cumplimiento del objetivo de estabilidad presupuestaria, realizados los cálculos y los ajustes sobre la base de los datos de los capítulos 1 a 7 del estado de gastos e ingresos, términos de contabilidad nacional, según el Sistema Europeo de Cuentas Nacionales y Regionales.

La presente modificación supone un incremento del gasto no financiero y una mayor necesidad de financiación por importe de 196.224,37€

El cumplimiento del objetivo de estabilidad presupuestaria y de regla de gasto se debe realizar con los datos reales de la liquidación del ejercicio 2024.

C. PLAN ECONÓMICO-FINANCIERO



De acuerdo a la respuesta de la subdirección general a la consulta sobre el informe de Intervención en los expedientes de modificación de crédito en respuesta a la consulta realizada por COSITALnetwork, considera que “la Orden HAP82015/2015, de 1 de octubre, determina el procedimiento, contenido y frecuencia de remisión de la información económico-financiera a suministrar por las entidades locales, disponiendo en el art. 16 que, entre otra información, debe remitirse trimestralmente la actualización del informe de intervención sobre el cumplimiento de objetivo de estabilidad y del límite de deuda.

Considerando lo anterior sería admisible la tramitación de los expedientes de modificación presupuestaria atendiendo a las normas exclusivamente presupuestaria, de cara a su aprobación por el órgano competente, de forma tal que al verificación del cumplimiento de los objetivos de estabilidad y de la regla de gasto no sería requisito previo necesario para la aprobación de tales expedientes, sin perjuicio de la actualización trimestral a que se refiere la Orden HAP2015/2012, y las medidas que pudieran adoptarse como consecuencia de tal evaluación y que se contienen en la Ley orgánica 2/2012 citada “.

Es cuanto se tiene a bien informar....»

La Comisión tomando en consideración cuanto antecede, propone a V.E. Acuerde:

PRIMERO: APROBAR el Expediente de Modificación Presupuestaria por Suplemento de Crédito número 4/2024, cuyo resumen es el siguiente:

Expediente de Modificación Presupuestaria por Suplemento de Crédito 4/2024

Fuentes de financiación:

Remanente de tesorería para gastos generales:

Concepto 870,00 56.670,74 €

Excesos no comprometidos Fondos Next Generation:

Concepto 870,10 139.553,63 €

Altas de Crédito

Programa	Económica	Denominación de la aplicación presupuestaria	Importe
-----------------	------------------	---	----------------



13310	62700	Tráfico inversión nueva de proyectos complejos. Instalaciones técnicas y otras instalaciones	56.670,74
15320	60904	Vialidad y obras. PRTR Next Generation EU	139.553,63

TOTAL..... 196.224,37 €

...”

SEGUNDO: Continuar la tramitación administrativa del expediente con arreglo a lo dispuesto en el artículo 169 del Texto Refundido de la Ley Reguladora de Haciendas Locales, exponiéndolo al público, previo anuncio en el B.O.P. durante un periodo de quince días, transcurrido el cual, el expediente se entenderá definitivamente aprobado sino se hubieran presentado reclamaciones; en caso contrario el Pleno dispondrá de un plazo de un mes para resolverlas.”

El Excmo. Ayuntamiento Pleno, con la abstención del Grupo Vox [3 concejales], la abstención del Grupo Socialista [10 concejales] y el voto a favor del Grupo Popular [14 concejales] acuerda, con 14 votos a favor, aprobar el dictamen que antecede.

Y sin más asuntos a tratar, siendo las diez horas, el Ilmo. Sr. Alcalde levantó la sesión, de la que se extiende la presente acta por mí, el Secretario General, y que con las formalidades preceptivas firma ante mí el Sr. Alcalde, de todo lo cual DOY FE.-

