ORDENANZA MUNICIPAL NUMERO 1, DE MOVILIDAD (TEXTO REFUNDIDO)

ÍNDICE:

PREAMBULO.

TÍTULO PRELIMINAR
DEL OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

TÍTULO PRIMERO
DE LA CIRCULACIÓN URBANA
CAPÍTULO I: NORMAS GENERALES
CAPÍTULO II: DE LA SEÑALIZACIÓN
CAPÍTULO III: DE LA PARADA Y ESTACIONAMIENTO
Sección 1ª. De la parada
Sección 2ª. Del estacionamiento
CAPÍTULO IV: DEL SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO

TÍTULO SEGUNDO
DE LAS ACTIVIDADES EN LA VÍA PÚBLICA
CARGA Y DESCARGA

TÍTULO TERCERO
DE LOS VADOS
DE LAS RESERVAS DE VÍA PÚBLICA

TÍTULO CUARTO
DE LAS MEDIDAS CAUTELARES
CAPÍTULO I - INMOVILIZACIÓN DEL VEHÍCULO
CAPÍTULO II - RETIRADA DE VEHÍCULOS DE LA VÍA PÚBLICA

TÍTULO QUINTO
DE LA RESPONSABILIDAD

TÍTULO SEXTO
DEL PROCEDIMIENTO SANCIONADOR

TITULO SÉPTIMO
DE LAS TARJETAS MUNICIPALES DE TRÁFICO
CAPITULO I- DISPOSICIONES GENERALES
CAPITULO II-DE LAS TARJETAS MUNICIPALES

TÍTULO OCTAVO
PRESCRIPCIONES TÉCNICAS DE SEÑALIZACIÓN Y BALIZAMIENTO DE TODAS LAS OBRAS O TRABAJOS QUE SE REALICEN EN LA VÍA PÚBLICA O QUE AFECTEN A LA MISMA
CAPÍTULO I- ÁMBITO Y RESPONSABLES DE LOS TRABAJOS
CAPÍTULO II- CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA SEÑALIZACIÓN
CAPÍTULO III- SEÑALIZACIÓN Y BALIZAMIENTO MÍNIMOS
CAPÍTULO IV- SEÑALIZACIÓN COMPLEMENTARIA
CAPÍTULO V- SEÑALIZACIÓN NOCTURNA
CAPÍTULO VI- MODO DE EFECTUAR LAS OCUPACIONES
CAPÍTULO VII- PASO PEATONAL
CAPÍTULO VIII- ELEMENTOS AUXILIARES

TITULO NOVENO
CAPÍTULO I- NORMAS DE CIRCULACIÓN Y DE PUESTA EN SERVICIO DE LAS SILLAS AUTOPROPULSADAS
CAPÍTULO II- NORMAS DE ARRENDAMIENTO DE LAS SILLAS AUTOPROPULSADAS

TÍTULO DÉCIMO. – DE LA CIRCULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL
CAPÍTULO I- DESCRIPCIÓN Y CIRCULACIÓN
CAPITULO II- DEL RÉGIMEN SANCIONADOR
CAPÍTULO III- DE LAS CONDICIONES ESPECIALES PARA ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN ECONÓMICA

TÍTULO UNDÉCIMO. -DE LAS ZONAS DE BAJAS EMISIONES
CAPÍTULO I- DISPOSICIONES GENERALES
CAPÍTULO II- DESARROLLO Y MEDIDAS DE INTERVENCIÓN
CAPÍTULO III- RÉGIMEN SANCIONADOR

DISPOSICIONES:
DISPOSICIONES ADICIONALES
DISPOSICIONES TRANSITORIAS
DISPOSICIONES DEROGATORIAS
DISPOSICIONES FINALES

ANEXOS:
ANEXO I: Cuadro de Infracciones y Sanciones
ANEXO II: Planos de señalización
ANEXO III: Horarios y zonas de estacionamiento regulado
ANEXO IV: Determinación de las zonas de bajas emisiones y las zonas de especial sensibilidad
ANEXO V: Acceso de vehículos
ANEXO VI: Proyectos técnicos de las zonas de bajas emisiones y zonas de especial sensibilidad

PREAMBULO

Mediante acuerdo del Ayuntamiento Pleno de fecha 31 de agosto de 2020 se aprobó la Ordenanza Municipal nº 1 de Movilidad de Benidorm (publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de Alicante nº 231, de 3 de diciembre de 2020), habiendo sido objeto de posterior modificación parcial por acuerdo plenario de 26 de abril de 2021 (BOP nº 80, de 30 de abril de 2021).

A través del presente acuerdo, el Ayuntamiento de Benidorm procede a la aprobación de la modificación de la citada disposición y a la publicación de su Texto Refundido, reuniendo en un único cuerpo normativo las modificaciones precedentes y las que se introducen mediante la presente reforma, con el fin de garantizar la máxima seguridad jurídica, transparencia y facilidad de consulta por parte de la ciudadanía, las fuerzas de seguridad y los operadores jurídicos.

La evolución constante de la movilidad urbana, la irrupción de nuevos modos de desplazamiento y la permanente necesidad de adaptar el marco normativo local a la realidad social y jurídica hacen imprescindible una continua revisión y actualización de las ordenanzas municipales. En este contexto, el Ayuntamiento de Benidorm aprobó la Ordenanza Municipal de Movilidad nº1 con el propósito fundamental de ordenar los flujos circulatorios, garantizar la seguridad vial, compatibilizar el uso peatonal con el tráfico rodado y avanzar de manera firme hacia la sostenibilidad y la descarbonización del municipio.

La presente modificación de la Ordenanza de Movilidad se sustenta en tres pilares estratégicos y jurídicos fundamentales que justifican su adopción:

En primer lugar, resulta inexcusable la adaptación del texto municipal a la normativa estatal en materia de tráfico y seguridad vial, concretamente a las exigencias derivadas del Real Decreto 518/2026, de 24 de junio, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación en materia de protección a los usuarios vulnerables de la vía. Dicha homologación normativa garantiza la plena coherencia del ordenamiento jurídico aplicable en el término municipal de Benidorm y refuerza la seguridad jurídica de todos los usuarios de la vía pública.

En segundo lugar, la modificación responde al refuerzo de la seguridad vial y la sostenibilidad ambiental. La coexistencia de nuevos vehículos y mayores intensidades de tráfico exige superar el modelo normativo anterior para atajar la siniestralidad —especialmente aquella vinculada a la movilidad emergente y a los Vehículos de Movilidad Personal (VMP)— y mitigar el impacto ambiental. Los datos de accidentalidad y la experiencia diaria evidencian una elevada exposición al riesgo y un notable desconocimiento de las normas básicas de circulación

por parte de los usuarios ocasionales y visitantes, lo que justifica la implementación de un control normativo más riguroso y una movilidad pacificada que proteja preferentemente al peatón.

En tercer lugar, se aborda una actualización del Título IX relativo a la regulación de las sillas autopropulsadas y su uso en la vía pública. Ante la proliferación de estos vehículos y su utilización en condiciones ajenas a su finalidad —destinada al traslado individual de personas con movilidad reducida o de avanzada edad—, se establece la prohibición expresa de aquellos artefactos construidos para más de una persona. Sus grandes dimensiones y la falta de pericia en su manejo generan un riesgo evidente y un entorpecimiento grave en aceras y zonas peatonales, por lo que su regulación técnica se erige como una medida indispensable para garantizar la integridad física de los peatones.

Finalmente, el presente proyecto normativo se ha tramitado con estricta sujeción a los principios del artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia), habiéndose sustanciado los trámites preceptivos de consulta pública previa e información pública sin que se hayan formulado objeciones que impidan su prosecución.

TÍTULO PRELIMINAR
DEL OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 1. Competencia

La presente Ordenanza se dicta en ejercicio de las competencias atribuidas a los Municipios en materia de ordenación del tráfico de personas y vehículos en las vías urbanas por la Ley Reguladora de las Bases del Régimen Local, por la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y por sus reglamentos de desarrollo.

Artículo 2. Objeto

1. Es objeto de la presente Ordenanza la regulación de los usos de las vías urbanas y travesías de acuerdo con las fórmulas de cooperación o delegación con otras Administraciones, 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 movilidad reducida y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su movilidad.

2. Igualmente, también es objeto prioritario dar cumplimiento a la Ley 7/2021, de 20 de mayo, que prevé el establecimiento de zonas de bajas emisiones con el fin de mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero. Para la consecución de dichas mejoras es necesario fijar objetivos concretos y cuantificables, que puedan ser convenientemente monitorizados y evaluados. El establecimiento de estas ZBE, en las que se prevé la limitación del acceso, la circulación y el estacionamiento a los vehículos más contaminantes, contribuirá al cumplimiento de los objetivos en materia de calidad del aire y cambio climático, además de favorecer la mejora de la calidad acústica.

Artículo 3. Ámbito de aplicación

El ámbito de aplicación de esta Ordenanza obligará a los titulares y usuarios de las vías y terrenos de uso público urbanos del término municipal de Benidorm y en los interurbanos, cuya competencia hubiera sido cedida al Ayuntamiento de Benidorm, aptos para la circulación, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los titulares de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.

Tanto la calzada como las aceras de este municipio, son bienes de "uso público local", según lo dispuesto en los artículos 3 y 4 del Reglamento de Bienes de las Entidades Locales, aprobado por Real Decreto 1372/1986, de 13 de junio, siendo por tanto de aprovechamiento o utilización generales, por lo que, en consecuencia, no es legítimo efectuar un uso particular e individualizado de estas, fuera de aquellos supuestos en los que, de acuerdo con la normativa vigente, se hubieren otorgado licencias o concesiones.

En cuanto a las aceras y otras zonas peatonales que sean consideradas como "zonas de retranqueo", y que se mantengan abiertas al uso público y por lo tanto sean utilizadas por una colectividad indeterminada de usuarios, tales como peatones, vehículos de movilidad personal, etc., de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 1 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, se verán sometidas a las limitaciones impuestas por los preceptos de esta norma; en concreto, a las establecidas en los Artículos siguientes: 91 [Aptdos. 2.m) y 3], 94 Aptdo. 2.e) y 121-5, en virtud de los cuales no se podrá circular, parar, ni estacionar vehículo alguno en aquéllas, cuando constituya un

peligro u obstaculización grave al tráfico de peatones y de vehículos de movilidad personal que deban circular por dichas vías.

TÍTULO PRIMERO. - DE LA CIRCULACIÓN URBANA

CAPÍTULO I: NORMAS GENERALES

Artículo 4. Normas generales sobre usuarios, conductores y titulares de vehículos.

1. Los usuarios de la vía están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan indebidamente la circulación, ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas, o daños a los bienes.

2. Los conductores deben utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y no distracción necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismos como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía.

3. El conductor deberá verificar que las placas de matrícula del vehículo no presenten obstáculos que impidan o dificulten su lectura e identificación. En especial, queda prohibido para los turismos circular con el dispositivo de acoplamiento de remolque desplegado, obstaculizando con ello la lectura de cualquier carácter de la placa de matrícula trasera.

4. Los titulares y, en su caso, los arrendatarios de los vehículos tienen el deber de actuar con la máxima diligencia para evitar los riesgos que conlleva su utilización, manteniéndolos en las condiciones legal y reglamentariamente establecidas, sometiéndolos a los reconocimientos e inspecciones que correspondan e impidiendo que sean conducidos por quienes carezcan del permiso o la licencia de conducción correspondiente al tipo de vehículo.

5. Los peatones circularán por las aceras, de forma que no obstruyan o dificulten la circulación por ellas de otros viandantes. Para cruzar las calzadas utilizarán los pasos señalizados y, en los lugares que carezcan de éstos, lo harán por los extremos de las manzanas, perpendicularmente a la calzada, cerciorándose antes de la no proximidad de algún vehículo.

6.- Se prohíbe expresamente a los conductores de bicicletas, motocicletas, ciclomotores, así como a los vehículos de movilidad personal (VMP) de dos ruedas, arrancar o

circular con el vehículo apoyando una sola rueda en la calzada. Asimismo, se prohíbe a los usuarios de ciclomotores, bicicletas, patines, monopatines y vehículos de movilidad personal (VMP) agarrarse a vehículos en marcha. Cuando los conductores de bicicletas, motocicletas, ciclomotores, así como de los vehículos de movilidad personal (VMP) circulen por un carril deberán realizarlo por la parte central del mismo.

7.- Queda prohibido invadir la calzada circulable por personas, sanas o tullidas, con el fin de ejercer la mendicidad, venta ambulante u ofrecer servicios de carácter lascivo o sexual, así como proferir gritos lastimeros u otras tonadillas.

8.- Con carácter general las bicicletas circularán por los carriles especialmente reservados.

Para poder circular por carriles bici sobre acera, no se rebasará la velocidad máxima de 10 Km/h y deberá existir un carril delimitado por líneas continuas o discontinuas longitudinales junto a la simbología correspondiente.

En el caso de líneas continuas, la preferencia será de la bicicleta sobre el peatón, y en el caso de líneas discontinuas, la preferencia será del peatón sobre la bicicleta.

En carriles bici sobre calzada la velocidad máxima de circulación de las bicicletas será de 20 Km/h. Para que una bicicleta pueda rebasar esa velocidad deberá circular por aquellos carriles abiertos a otros usuarios y en los que se permita una velocidad de circulación superior a la indicada.

Se permite a los patinadores y corredores hacer uso de los carriles bici siempre y cuando respeten las normas de circulación sobre los mismos.

De circular por la calzada por no haber vial reservado, lo efectuarán preferiblemente por el carril de la derecha, salvo que tengan que realizar un giro próximo a la izquierda y, en todo caso, por el centro del carril.

En las bicicletas se podrán transportar animales, mercancías o personas, utilizando para ello remolques, semirremolques, semibicis u otros elementos debidamente homologados,

cuando el conductor sea mayor de edad y con las limitaciones de peso que estos dispositivos establezcan.

El transporte deberá efectuarse de tal forma que no puedan:

a) Arrastrar, caer total o parcialmente, o desplazarse de manera peligrosa.
b) Comprometer la estabilidad y seguridad del vehículo.
c) Ocultar los dispositivos de alumbrado o elementos reflectantes.

En todo caso los menores tendrán que llevar casco homologado obligatoriamente.

9.- En zonas peatonales y semipeatonales se permitirá la circulación de bicicletas en ambos sentidos, respetando en todo caso la prioridad del resto de usuarios. En el caso de que exista presencia de otros usuarios, la velocidad de la bicicleta no podrá ser superior a la velocidad del peatón (4 kilómetros por hora) y si es necesario se pasará a modo peatonal, empujando la bicicleta.

10.- Se permitirá el uso de carriles bici a aquellas personas con movilidad reducida cuyo grado de discapacidad les obligue a utilizar medios mecánicos sobre ruedas, manuales o autopropulsados, pudiendo hacer uso de los carriles bici en los mismos términos que las bicicletas, siempre y cuando no dispongan de un itinerario accesible peatonal.

11.- Se prohíbe acceder, circular y estacionar con todo tipo de vehículos objeto de la legislación sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, en las playas de este término municipal. Los infractores vendrán obligados a abandonarlas de forma inmediata, debiendo ser denunciados por la policía local o por los inspectores de playas y, en caso de no atender al requerimiento, retirados sus vehículos por el servicio de grúa.

Quedan exceptuados de lo dispuesto en este apartado los vehículos de vigilancia policial, salvamento, limpieza y mantenimiento de playas, así como los autorizados al efecto por la Concejalía de Playas de este Ayuntamiento.

12.- A efectos de esta Ordenanza se considera ciclo-calle la calle con calzada destinada al uso preferente de la bicicleta y cuya velocidad máxima permitida a todos los usuarios de la misma será como norma general de 10 km/h, 20 km/h o 30 km/h, según los casos.

La señalización de las ciclo-calles se ajustará a lo previsto en el Anexo "Señalización de las Infraestructuras Ciclistas" de la presente Ordenanza.

Los conductores de vehículos motorizados, cuando estén circulando detrás de una bicicleta, mantendrán una distancia de seguridad prudencial y proporcional a la velocidad y las circunstancias de la vía, que nunca podrá ser inferior a 10 metros.

13.- No se podrá circular con ningún tipo de ciclo ni Vehículo de Movilidad Personal por el Paseo Marítimo de Poniente, debiendo hacer uso de las zonas específicas ciclistas o genéricas de circulación de vehículos a motor.

14.- Se prohíbe la actividad comercial de transporte público de personas, dentro del municipio de Benidorm, en vehículos que no precisen de autorización habilitante de transportes, tales como ciclos, VMP, motocarros tipo tuk tuk, vehículos de tracción animal, motocicletas y ciclomotores de cualquier tipo, así como cualquier otro artefacto o vehículo que fuese capaz de transportar personas. En caso de detectarse esta actividad, tendría consideración de infracción muy grave, conllevando la inmovilización del vehículo infractor por los agentes de la autoridad hasta depositarse el importe de la infracción (con las reducciones correspondientes), junto con la prohibición expresa de reiterar este tipo de transporte en el término municipal.

15.- Se prohíbe cualquier actividad comercial en la vía pública de alquiler o préstamo de vehículos que no precisen de autorización habilitante de transportes, tales como ciclos, VMP, motocarros tipo tuk tuk, vehículos de tracción animal, motocicletas y ciclomotores de cualquier tipo, así como cualquier otro artefacto o vehículo que fuese capaz de transportar personas. En caso de detectarse esta actividad, tendría consideración de infracción muy grave, conllevando la inmovilización del vehículo infractor por los agentes de la autoridad hasta depositarse el importe de la infracción (con las reducciones correspondientes), junto con la prohibición expresa de reiterar este tipo de transporte en el término municipal. Se exceptúan de lo anterior los servicios municipales que pudieran realizar préstamo de bicicletas o vehículos similares en la vía pública.

Artículo 5. Obstáculos en la vía pública.

1. Queda prohibida la colocación de elementos móviles o fijos en la vía pública, entre otros, postes, bolas, arcos, maceteros o similares, cualquiera que sea su finalidad, sin obtener la previa autorización municipal.

2. La ocupación de la vía pública con contenedores de basura domiciliaria, de limpieza viaria, de reciclaje o de obras, se realizará en aquellos puntos determinados por la Concejalía delegada de Movilidad, procurándose su colocación en las zonas especialmente habilitadas para ello o en las de estacionamiento libre. Su ubicación no deberá afectar a la visibilidad en cruces o salidas de garaje. Cuando se considere conveniente por la autoridad competente, se cercará el lugar de colocación mediante elementos fijos que eviten que sea alterada su ubicación. La instalación de contenedores de obras requerirá la previa obtención de Licencia de Ocupación de la vía pública de acuerdo con la vigente -Ordenanza sobre medidas de protección y seguridad para terceros y control de residuos y emisiones en las obras de construcción.

3. Todo obstáculo que dificulte la libre circulación de peatones o vehículos deberá estar debidamente protegido, señalizado y, en horas nocturnas, iluminado para garantizar la seguridad de los usuarios.

4. La señalización, balizamiento e iluminación adecuada serán por cuenta del responsable de la colocación del obstáculo, debiendo ser ejecutadas conforme a las instrucciones municipales.

5. No tendrán la consideración de obstáculos los elementos reductores de velocidad en cualquiera de sus formas, destinados a la deceleración de los vehículos, debidamente señalizados, cuya instalación haya sido autorizada por el Ayuntamiento, de acuerdo con la normativa estatal que regula la instalación de reductores de velocidad. Se considerarán como lugares idóneos para su ubicación las inmediaciones a los centros de enseñanza, parques, jardines, polideportivos, residencias de ancianos y zonas declaradas como–Residenciales- afectadas por las señales S-28 así como, singularmente, en aquellos puntos de las vías públicas donde el factor velocidad haya sido el causante de un alto índice de siniestralidad.

6. Queda prohibido cambiar de ubicación los contenedores, ciclomotores o motocicletas, al objeto de aparcar vehículos en el lugar de estos.

7. No podrán colocarse obstáculos sobre la vía pública para reservarse el uso de la misma.

8. Se prohíbe a los conductores y/o usuarios de bicicletas y de otros ciclos, así como de vehículos de movilidad personal, amarrarlos por cualquier medio a elementos urbanos, tales como farolas, señales de tráfico, árboles, vallas, rejas, etc., así como a elementos de propiedad privada recayentes a la vía pública, siendo considerados dichos vehículos como obstáculos en la vía pública a los efectos de su posible retirada.

Artículo 6. Retirada de obstáculos y emisión de contaminantes por vehículos.

1.- La Autoridad municipal y sus agentes podrán ordenar la retirada de obstáculos de la vía pública cuando:

a) No se hubiere obtenido la correspondiente autorización.

b) Entrañen peligro para los usuarios de la vía.

c) Su colocación haya devenido injustificada.

d) Haya transcurrido el tiempo autorizado o no se cumplieren las condiciones fijadas en la autorización.

e) En los casos del apartado 8 del artículo anterior, en especial cuando obstaculicen el tránsito de personas y otros usuarios de las vías en las cuales estén amarrados estos vehículos.

f) Se estime conveniente atendiendo al interés general.

Los responsables de la colocación de estos obstáculos y vehículos o, en su defecto, sus titulares o propietarios, vendrán obligados a la retirada de los mismos cuando así sean debidamente requeridos para ello y de no hacerlo en el plazo concedido, o en caso de no ser localizados sus responsables o sus titulares, serán desmontados o desasidos por los Servicios Técnicos Municipales o por el servicio de grúa municipal, repercutiendo a costa de aquellos los gastos que se hubieren producido.

2.-No podrán circular por las vías objeto de esta Ordenanza los vehículos con niveles de emisión de ruido superiores a los reglamentariamente establecidos en la Ordenanza *Municipal Nº 3, de protección contra la contaminación acústica y vibraciones,* o en la legislación estatal y autonómica sobre ruido producido por vehículos; así como tampoco emitiendo gases o humos en valores superiores a los límites establecidos en la Ordenanza Municipal de Medio Ambiente de este Ayuntamiento, ni en los supuestos de haber sido objeto de una reforma de importancia

no autorizada. Todos los conductores de vehículos quedan obligados a colaborar en las pruebas reglamentarias de detección que permitan comprobar las posibles deficiencias indicadas.

Estas infracciones en materia de ruidos, gases o humos, serán sancionadas de conformidad con las ordenanzas anteriormente citadas en este apartado, o con la legislación estatal o autonómica aplicable.

3-. Los vehículos de motor destinados a servicios de urgencias deberán disponer de un mecanismo de regulación de la intensidad sonora de los dispositivos acústicos que la reduzca a unos niveles comprendidos entre 70 y 90 dB(A), medidos a tres metros de distancia y en la dirección de máxima emisión, durante el período nocturno, cuando circulen por zonas habitadas y en los casos en que la gravedad o urgencia haga necesaria la utilización de dichos dispositivos.

Artículo 7. Límite de velocidad

1.- El límite máximo de velocidad de marcha autorizado en las vías del término municipal de Benidorm, definidas en el artículo 3, es de 30 km/hora, sin perjuicio de que el Ayuntamiento de Benidorm, vistas sus características peculiares, pueda establecer en ciertas vías límites inferiores, por medio de la señalización correspondiente.

Todo conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y a tener en cuenta, además, las propias condiciones físicas y psíquicas, las características y estado de la vía, así como las del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación y, en general, todas aquellas circunstancias en cada momento concurrentes, a fin de adecuar la velocidad del vehículo, de manera que siempre pueda detener la marcha del mismo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo.

2.- Se podrá circular por debajo de los límites mínimos de velocidad en los casos de transportes y vehículos especiales, o cuando las circunstancias del tráfico impidan el mantenimiento de una velocidad superior a la mínima sin riesgo para la circulación, así como en los supuestos de protección o acompañamiento a otros vehículos, en las condiciones que reglamentariamente se establecen en el Reglamento General de Circulación.

En las zonas peatonales o de gran aglomeración de personas, así como en vías de un sentido único de circulación, los vehículos no podrán sobrepasar la velocidad de 20 km/hora, u otra velocidad inferior que se señalice expresamente.

En los caminos rurales comprendidos dentro del término municipal de Benidorm, en defecto de otra velocidad máxima señalizada, la velocidad máxima genérica será de 20 km/hora, sin necesidad de señalización expresa. A estos efectos, se considera –camino rural- el vial no comprendido dentro del casco urbano, que no disponga de arcén de anchura superior a un metro o, en su defecto, de carril bici.

Cualquier variación al alza de las anteriores velocidades máximas, hasta 50 km/hora, en cualquier vía del término municipal, tendrá que venir acompañada de un informe de idoneidad, que justifique el alza de la velocidad máxima, para la posterior aprobación por parte de la Concejalía Delegada. Los viales afectados serán señalizados convenientemente con las velocidades máximas aprobadas.

Artículo 8. Obligaciones y prohibiciones

1.- Los conductores de vehículos deberán ajustarse en el desarrollo de la conducción por todo el término municipal a las normas establecidas en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, en sus Reglamentos de desarrollo, así como en la presente Ordenanza.

2.- En especial, y como complemento de la presente Ordenanza, serán aplicables todas las normas generales de comportamiento en la circulación que se regulan en el Reglamento General de Circulación, tanto para conductores como para el resto de usuarios de las vías.

CAPÍTULO II: DE LA SEÑALIZACIÓN

Artículo 9. Competencia municipal

1.- La señalización de las vías urbanas corresponde al Ayuntamiento de Benidorm. La Alcaldía o la Concejalía-Delegada, previo asesoramiento de la Comisión Técnica, cuando proceda, ordenarán la colocación, retirada y sustitución de las señales que en cada caso se estimen oportunas.

2.- Todos los usuarios de las vías objeto de esta Ordenanza están obligados a obedecer las señales de circulación que establezcan una obligación o una prohibición, y a adaptar su comportamiento al mensaje del resto de las señales reglamentarias que se encuentren en las vías por las que circulan.

Artículo 10. Instalación, retirada, traslado o modificación de la señalización

La instalación, retirada, traslado o modificación de la señalización requerirá la previa autorización municipal. La autorización determinará la ubicación, modelo y dimensiones de las señales a implantar.

El Ayuntamiento procederá a la retirada inmediata de toda aquella señalización que no esté debidamente autorizada o que no cumpla las normas en vigor.

Se prohíbe asimismo modificar el contenido de las señales o colocar sobre ellas o al lado de estas, cualquier tipo de inscripciones, placas, carteles, marquesinas, anuncios, u otros objetos que puedan inducir a confusión, reducir su visibilidad o eficacia, deslumbrar a los usuarios de la vía o distraer su atención. En caso de colocación de publicidad, será responsable de la infracción la empresa anunciadora, en defecto de localización del autor material de la colocación.

Artículo 11. Ámbito espacial y temporal

1.-Las señales de tráfico preceptivas instaladas en las entradas a la población, regirán para todo el término municipal, salvo señalización específica para un tramo de calle.

2.-Las señales instaladas en las entradas de las zonas peatonales y demás áreas de circulación restringida o de estacionamiento limitado, rigen en general para la totalidad del viario interior del perímetro.

3.- A efectos de la presente Ordenanza, y respecto a la información complementaria contenida en las señales de tráfico, tales como en las señales de Carga y Descarga, Paradas de Bus, etcétera, se considera **"día laborable"** cualquier día del año, excepto los domingos y festivos estatales, autonómicos y locales, que sean declarados como tales para cada año natural.

Artículo 12. Orden de prioridad de las señales

El orden de prioridad entre los distintos tipos de señales es el siguiente:

-Señales y órdenes de los Agentes encargados de la vigilancia del tráfico.

-Señalización circunstancial que modifique el régimen de utilización normal de la vía pública.

-Semáforos.

-Señales verticales de circulación.

-Marcas viales.

En el supuesto de que las prescripciones indicadas por diferentes señales parezcan estar en contradicción entre sí, prevalecerá la prioritaria, según el orden a que se refiere el apartado anterior, o la más restrictiva si se trata de señales del mismo tipo.

Artículo 13. Alteraciones temporales de la señalización

El Ayuntamiento de Benidorm, en casos de emergencia o bien por la celebración de actos deportivos, culturales o de cualquier otra naturaleza, susceptibles de producir grandes concentraciones de personas o vehículos, podrá modificar temporalmente la ordenación del tráfico existente y adoptar, en su caso, todas las medidas preventivas necesarias para garantizar la seguridad de las personas y de vehículos, y una mayor fluidez en la circulación.

CAPÍTULO III: DE LA PARADA Y ESTACIONAMIENTO

Sección 1ª. DE LA PARADA

Artículo 14. Concepto de parada

Se entiende por ***"Parada"*** toda inmovilización de un vehículo durante un tiempo inferior a dos minutos, sin que el conductor pueda abandonarlo. No se considerará parada la detención accidental o momentánea por necesidad de la circulación.

Artículo 15. Práctica de la parada

La parada deberá efectuarse de tal manera que el vehículo no obstaculice la circulación ni constituya un riesgo para el resto de los usuarios de la vía, cuidando especialmente la colocación del mismo. En todo caso, la parada tendrá que realizarse aproximando el vehículo a la acera de la derecha según el sentido de la marcha, aunque en vías de un solo sentido de circulación también se podrá hacer en el lado izquierdo.

Artículo 16. Parada de auto-taxis

Respetando lo dispuesto en la normativa vigente, aplicable al servicio de auto-taxis, se dispone lo siguiente:

1. Los conductores de vehículos auto-taxis deberán continuar la marcha cuando el situado al que quieran acceder se encontrara completo, no permitiéndose parar de forma antirreglamentaria.

2. Las operaciones de subida y bajada de viajeros habrán de realizarse necesariamente en aquellos lugares donde no se obstaculice ni se cree peligro a la seguridad vial, utilizando al efecto los propios situados del servicio, cuando ello sea posible.

3. Los situados no podrán utilizarse para estacionar los auto-taxis cuando estos se encuentren fuera de servicio.

4. Los conductores de auto-taxis se abstendrán de utilizar zonas de la vía pública como situados esporádicos no autorizados, al objeto de captar clientes.

Artículo 17. Parada de autobuses

1. Los autobuses no podrán permanecer en las paradas reservadas para su uso más tiempo del necesario para la subida y bajada de los pasajeros, excepto en aquellas paradas que expresamente permitan una estancia superior. En las zonas reguladas se podrán establecer paradas de autobús reguladas con la limitación establecida al efecto en el artículo 32 de la presente ordenanza.

2. Queda prohibido el estacionamiento de autobuses en las vías públicas del término municipal de Benidorm.

3. Los conductores de los autobuses vendrán obligados a situar el vehículo dentro de la zona delimitada al efecto, lo más cerca posible del borde de la calzada, sin llegar en ningún caso a obstaculizar la circulación.

4. Los autobuses que permanezcan más de dos minutos en espera en sus paradas habilitadas, en situación de subida o bajada de viajeros o de operaciones de carga y/o descarga de equipajes en sus bodegas, deberán apagar completamente sus motores de combustión interna, para evitar ruidos, vibraciones y emisiones de gases contaminantes. No obstante, podrá ampliarse el tiempo de encendido del motor, siempre y cuando, por parte del agente encargado de la vigilancia del tráfico se compruebe que haya pasajeros que todavía estén subiendo o bajando del autobús, o bien cargando o descargando los equipajes, hasta un máximo de diez minutos en cualquier caso.

Artículo 18. Parada de farmacia

Las oficinas de farmacia que tengan otorgada la correspondiente licencia de apertura, podrán solicitar y obtener reserva de vía pública para un máximo de dos vehículos, atendiendo a las siguientes prescripciones:

1. Sólo y exclusivamente podrán estacionar en ellas los clientes de dichos establecimientos.

2. El tiempo de uso por cada cliente será el mínimo indispensable para la gestión a realizar o, como máximo, el determinado en la señalización correspondiente.

3. El horario del estacionamiento reservado coincidirá con el de apertura normal o en servicio de guardia del establecimiento. Por lo que cuando este permanezca cerrado, el estacionamiento en la zona delimitada será de libre uso.

4. Las obras, trabajos y elementos a instalar, necesarios para la señalización de la reserva, así como aquellos de mantenimiento, correrán a cargo de su titular, los cuales deberán ajustarse estrictamente a las indicaciones y bajo la supervisión de los servicios municipales.

5. La reserva podrá ser anulada, o modificada su ubicación, cuando así lo requiera el interés general o las circunstancias de la vía, sin que el titular de las mismas adquiera por ello derecho a resarcimiento alguno.

Artículo 19. Parada de centros docentes

El Ayuntamiento de Benidorm podrá requerir a los titulares de centros docentes que tengan servicio de transporte escolar para que propongan itinerarios para la recogida de alumnos. Una vez aprobados estos, dicha Autoridad podrá fijar paradas dentro de cada ruta, quedando prohibida la recogida de alumnos fuera de dichas paradas.

Artículo 20. Paradas prohibidas

Se prohíben las paradas en los casos y lugares siguientes:

a) En los lugares prohibidos reglamentariamente, señalizados verticalmente y/o con marcas viales.

b) Cuando produzcan obstrucción o perturbación grave en la circulación de peatones o vehículos.

c) En doble fila.

d) Sobre los refugios, isletas, medianas, zonas de protección y demás elementos canalizadores del tráfico.

e) Cuando se obstaculice la utilización normal del paso de entrada o salida de vehículos autorizados o la entrada a inmuebles.

f) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de peatones.

g) A menos de 5 metros de una esquina, cruce o bifurcación, salvo que esté autorizado expresamente mediante señalización.

h) En los puentes, pasos a nivel, túneles y debajo de los pasos elevados, salvo señalización en contrario.

i) En los lugares donde la detención impida la visión de señales de tráfico a los conductores a que estas vayan dirigidas.

j) En la proximidad de curvas o cambios de rasante.

k) En las paradas debidamente señalizadas para vehículos de servicio público, organismos oficiales y servicios de urgencia.

l) En los carriles reservados a la circulación o al servicio de determinados usuarios, como autobuses de transporte público o taxis.

m) En los pasos rebajados para personas de movilidad reducida.

n) En los pasos o carriles reservados exclusivamente para el uso de ciclistas.

ñ) En las vías públicas declaradas de atención preferente por Resolución municipal.

o) En medio de la calzada, aún en el supuesto caso de que la anchura de la misma lo permita, salvo que esté expresamente autorizado.

p) Cuando se impida a otros vehículos un giro autorizado.

Sección 2ª: DEL ESTACIONAMIENTO

Artículo 21. Concepto de estacionamiento

Se entiende por ***"Estacionamiento"*** toda inmovilización de un vehículo cuya duración exceda de dos minutos, siempre que no esté motivada por imperativo de la circulación o por el cumplimiento de cualquier requisito reglamentario.

Artículo 22. Práctica del estacionamiento

El estacionamiento deberá efectuarse de tal manera que el vehículo no obstaculice la circulación ni constituya un riesgo para el resto de los usuarios de la vía, cuidando especialmente la colocación del mismo, situándolo lo más cerca posible del borde de la calzada según el sentido de la marcha, y evitando que pueda ponerse en movimiento en ausencia del conductor. A tal objeto, los conductores tendrán que tomar las precauciones adecuadas y

suficientes, y serán responsables de las infracciones que se puedan llegar a producir como consecuencia de un desplazamiento del vehículo por una indebida inmovilización del mismo.

El estacionamiento se efectuará de forma que permita a los demás usuarios la mejor utilización del restante espacio libre.

Artículo 23. Clases de estacionamiento

1. Los vehículos se podrán estacionar en línea, en batería y en oblicuo.

-Se denomina "***estacionamiento en línea"***, aquel en que los vehículos están situados unos detrás de otros y de forma paralela al bordillo de la acera.

-Se denomina ***"estacionamiento en batería"***, aquel en que los vehículos están situados unos al costado de otros y de forma perpendicular al bordillo de la acera.

-Se denomina "***estacionamiento en oblicuo"***, aquel en que los vehículos están situados unos al costado de otros y oblicuamente al bordillo de la acera.

Como norma general el estacionamiento se hará siempre en línea. La excepción a esta norma se tendrá que señalizar horizontalmente de manera expresa.

2. En los estacionamientos con señalización en el pavimento, los vehículos se colocarán dentro del perímetro marcado, prohibiéndose que excedan del mismo, invadiendo con ello la calzada circulable u otras zonas de estacionamiento o reservas de espacio para otro tipo de vehículos. Se prohíbe en especial que los cuadriciclos ligeros ocupen las paradas reservadas para motocicletas y ciclomotores, concebidas para vehículos de dos ruedas, invadiendo para ello más de una plaza señalizada, pudiendo ser denunciados los infractores a esta contravención.

Los vehículos que, por sus dimensiones, excedan del perímetro de estacionamiento marcado horizontalmente, invadiendo la calzada circulable y dificultando u obstaculizando con ello la circulación de otros vehículos y usuarios de la vía, serán denunciados y podrán ser retirados por el servicio de grúa.

3. Motocicletas y ciclomotores. Se definen como "MOTOS" a efectos de estacionamiento: las motocicletas y ciclomotores, ambos de 2 o 3 ruedas, si la distancia entre ruedas del mismo eje (ancho de vía) es igual o inferior a 60 cm. Para ello, se señalizarán paradas con señalización vertical y/o horizontal en la que figure la inscripción "MOTOS".

Artículo 24. Estacionamiento en vías de doble y de un sentido de circulación

En las vías de doble sentido de circulación, cuando no estuviera prohibido, el estacionamiento se efectuará en el lado derecho del sentido de la marcha.

En las vías de un solo sentido de circulación, y siempre que no exista señal en contrario, el estacionamiento se podrá efectuar en cualquiera de los lados de la calzada siempre que se deje una anchura para la circulación no inferior a tres metros.

En vías de doble sentido de circulación se prohíbe estacionar o intentar estacionar el vehículo en el sentido contrario de su marcha, invadiendo con ello el/los carril/-es de sentido contrario al de circulación.

Artículo 25. De la forma de estacionar

Los conductores deberán estacionar los vehículos tan cerca del bordillo como sea posible, dejando un espacio no superior a 20 centímetros entre el bordillo de la acera y la superficie exterior de las ruedas del vehículo.

Artículo 26. Régimen especial de estacionamientos

El Ayuntamiento de Benidorm podrá fijar zonas en la vía pública para paradas de líneas de autobuses, tanto de servicio urbano como interurbano, de no existir para estos últimos parada en la Estación de Autobuses, y siempre con autorización municipal en cuanto a la fijación de líneas, lugares de paradas, itinerarios, fechas, horarios y frecuencias de paso.

Los vehículos destinados al transporte de viajeros con más de nueve plazas (incluido el conductor) o de mercancías con Masa Máxima Autorizada superior a 3.500 kgs., no podrán estacionar en cualquiera de las plazas, avenidas, vías o calles del término municipal de Benidorm, y deberán hacerlo en la Estación de Autobuses o en otros lugares expresamente autorizados por el Ayuntamiento de Benidorm, o en recintos privados. Este incumplimiento dará lugar a la denuncia correspondiente y a la posible inmovilización del vehículo en caso de no atender el conductor los requerimientos de los agentes de la autoridad, o cuando el conductor del vehículo esté ausente y no pueda ser localizado para que retire el vehículo de la vía pública.

Artículo 27. Zonas de acceso restringido

El Ayuntamiento de Benidorm podrá determinar zonas de acceso restringido dentro del término municipal, a las que sólo podrán acceder los vehículos autorizados bajo ciertas condiciones y en determinados días y franjas horarias, mediante la concesión de autorizaciones para el acceso y permanencia de vehículos en dichas zonas. Los sistemas de control de acceso y de vigilancia también se establecerán por el ayuntamiento.

Artículo 28. Zonas de carga y descarga

El Ayuntamiento de Benidorm podrá establecer y señalizar zonas para la realización de las operaciones de carga y descarga.

1) Podrá hacer uso de las reservas de estacionamiento para carga y descarga cualquier vehículo que esté realizando operaciones de carga y descarga, mientras duren las mismas, y sin superar el tiempo máximo de 60 minutos, excepto casos justificados en que se ajustará el tiempo al estrictamente necesario, y siempre que el vehículo esté destinado al transporte de mercancías. También podrá autorizarse la realización de tareas de carga y descarga con carácter no comercial, a vehículos destinados al uso particular siempre que el conductor permanezca en su interior y sin superar el tiempo máximo de 10 minutos.

2) El Ayuntamiento, atendiendo a circunstancias de situación, proximidad a zonas de estacionamiento regulado con limitación horaria, o de frecuencia de uso, podrá establecer regulaciones específicas para la realización de operaciones de carga y descarga.

3) Durante la construcción de edificaciones de nueva planta los solicitantes de las licencias de obras deberán acreditar que disponen de un espacio en el interior de las obras destinado al estacionamiento de carga y descarga.

4) Cuando ello fuera posible, las -Zonas de reserva de estacionamiento por obras- se concederán a instancia motivada del peticionario, quien deberá acreditar, mediante el oportuno informe técnico, la imposibilidad de reservar el espacio referido en el apartado anterior. El Ayuntamiento de Benidorm, a la vista de la documentación aportada, determinará sobre la procedencia de su concesión o sobre los condicionamientos de las que se autoricen.

5) La carga y descarga en situaciones o para servicios especiales (combustible, mudanzas, operaciones esporádicas y excepcionales, etc.) podrá ser objeto de regulación por resolución de la Alcaldía o Concejalía-Delegada. En todo caso, siempre que sea imprescindible utilizar y acotar una zona de vía pública para realizarlas, o bien un corte de calle u otro tramo de vía pública circulable, será necesaria la autorización previa por parte de la Concejalía-Delegada, y pagar las tasas fiscales correspondientes por la reserva, ocupación y/o corte del tramo de vía pública necesario.

En las autorizaciones que se concedan se hará constar el tipo de mercancía (clase, peso, número de bultos, etc.) finalidad, situación, extensión, itinerarios, fechas y horarios, así como la Masa Máxima Autorizada y tipo de vehículos. En el caso de descarga de mercancías peligrosas, deberá cumplirse además la reglamentación europea sobre la materia (ADR) y la reglamentación estatal, referidas a las operaciones de descarga de estos productos.

Artículo 29. Estacionamientos prohibidos

Queda prohibido el estacionamiento en los casos y lugares siguientes:

a) En los lugares donde lo prohíban las señales correspondientes.

b) Donde esté prohibida la parada.

c) En doble fila en cualquier supuesto.

d) En las zonas señalizadas como carga y descarga de mercancías, en los días y horas en que estén en vigor las mismas, excepto si se trata de vehículos para personas con movilidad reducida, debidamente identificados y por el tiempo máximo de 30 minutos.

e) En las zonas reservadas para estacionamiento de vehículos de servicio público, organismos oficiales y servicios de urgencia o policía.

f) Delante de los accesos y salidas de emergencia de edificios destinados a espectáculos o actos públicos, durante las horas de celebración de los mismos y durante las horas previas y posteriores a su celebración mientras entre o salga el público.

g) Cuando el vehículo estacionado deje para la circulación rodada una anchura libre inferior a 3 metros.

h) En las calles de doble sentido de circulación en las cuales la anchura de la calzada sólo permita el paso de dos columnas de vehículos.

i) Cuando se obstaculice o impida el acceso a inmuebles por vehículos o personas.

j) Cuando se obstaculice la utilización normal de los pasos rebajados para personas de movilidad reducida.

k) En condiciones que dificulten la salida de otros vehículos estacionados reglamentariamente.

l) Total o parcialmente en los vados autorizados mediante licencia municipal, siempre que se dificulte el acceso o salida de los vehículos autorizados. En caso de vados con limitación horaria, cuando se estacione durante las horas de su utilización.

m) En los carriles reservados a la circulación.

n) En los lugares reservados exclusivamente para parada de determinadas categorías de vehículos.

o) En los lugares señalizados temporalmente por obras, actos públicos o manifestaciones deportivas.

p) En los lugares habilitados por el Ayuntamiento de Benidorm como de estacionamiento con limitación horaria, sin colocar el distintivo que lo autoriza, o cuando estando colocado dicho distintivo se mantenga estacionado el vehículo rebase el tiempo abonado.

q) Delante de los lugares reservados para contenedores del Servicio de Limpieza Viaria.

r) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de peatones.

s) En las vías públicas, los remolques separados del vehículo tractor.

t) Fuera de los límites del perímetro marcado en los estacionamientos autorizados.

u) En la calzada, de manera diferente a la determinada en los artículos 23 y 24.

v) Excediendo del perímetro de estacionamiento marcado horizontalmente, invadiendo la calzada circulable y dificultando u obstaculizando con ello la circulación de otros vehículos y usuarios de la vía.

w) En los puntos de recarga eléctrica, teniendo el vehículo sin cargar, o excediendo del tiempo regulado en la señal correspondiente.

x) En aquellos lugares en los que esté prohibida la circulación a determinados vehículos, los mismos, salvo habilitación específica, no podrán estacionar en los lugares en los que está prohibida la circulación. Cuando la restricción de acceso sea total, no se podrá estacionar en los lugares en los que está prohibida la circulación, salvo habilitación específica.

Artículo 30. Prohibiciones especiales de estacionamiento:

1. Queda prohibido estacionar los vehículos-vivienda en las vías de la primera línea de playa, a saber: Paseo Tamarindos, Avenidas Vicente Llorca Alós y Armada Española, Calle

Alcalde D. José Such Ortega, Calle San Pedro, Paseos de Elche y Colón, Plaza del Torrechó y las Avenidas Virgen del Sufragio, de Alcoy y de Madrid, así como en las perpendiculares recayentes a estas.

2. Se define como ***"vehículo-vivienda"*** todo artefacto o aparato apto para circular por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 3 de esta Ordenanza, construido o habilitado para habitar en él, así como cualquier otro vehículo, que sin estar preparado para ser habitado, sea utilizado para este fin.

3. Los conductores serán advertidos para que lo retiren inmediatamente y, de no hacerlo, o transcurridas dos horas desde que fuere el vehículo denunciado sin haberse localizado a su conductor, se procederá a su denuncia y retirada por el servicio de grúa**,** o a su inmovilización con un medio adecuado que impida su desplazamiento, en caso de imposibilidad de retirada por el servicio de grúa debido a sus grandes dimensiones.

4. Salvo en los campings autorizados, se prohíbe la utilización de vehículos-vivienda como medio de acampada en el término municipal de Benidorm. Entendiendo por acampada toda actividad que trascienda al exterior mediante el despliegue de elementos que desborden el perímetro del vehículo.

Los infractores a lo dispuesto en este apartado serán advertidos verbalmente por los agentes de la autoridad, para que en el plazo máximo de dos horas se dirijan a un lugar o camping autorizados. En caso de no hallarse nadie en el vehículo-vivienda cuando sea detectado, se colocará una pegatina en lugar visible del mismo, indicando la prohibición de estacionamiento y la obligación de marcharse a otro lugar autorizado. De no atenderse el requerimiento en el plazo máximo de 24 horas, bien porque no se marchen, bien porque se sitúen en otro punto del término municipal, serán denunciados. Para el caso de vehículos con matrícula extranjera cuyos conductores se hallaren ausentes en el momento de ser denunciados, se procederá a la inmovilización o retirada del vehículo a los efectos de hacer efectivo el pago de la correspondiente sanción que conlleve la denuncia.

5. Queda prohibido situar embarcaciones en la zona reservada para el estacionamiento de vehículos en la vía pública. Asimismo, se prohíbe para los remolques y semirremolques, cuando no vayan enganchados a ningún vehículo tractor. Estos tipos de elementos podrán ser retirados por el servicio de grúa tras ser denunciados por los anteriores incumplimientos.

6. Queda prohibido estacionar todo tipo de vehículos, lo que incluye a remolques y semirremolques no enganchados a vehículo tractor, en las vías o terrenos públicos del término municipal de Benidorm con fines publicitarios. Los titulares de los vehículos serán avisados para que los retiren inmediatamente de la vía pública. Si no se consigue contactar con los titulares, se dejará impreso de aviso en los vehículos para que sean retirados inmediatamente. Si pasadas 24 horas del aviso, sus titulares no han retirado los vehículos, o bien los sitúan en otra vía o terreno público del término municipal de Benidorm, serán denunciados, pudiendo ser retirados por el servicio de grúas.

7. Con el fin de hacer equitativa la distribución de los aparcamientos permitidos entre todos los usuarios, queda prohibido hacer un uso abusivo de la vía pública, entendiéndose como tal el estacionamiento de más de tres vehículos (si son ciclos, ciclomotores o motocicletas de dos o tres ruedas), o de más de dos vehículos (si son de más de tres ruedas), relacionado con el objeto de la actividad, por aquellas personas físicas o jurídicas que exploten actividades comerciales relacionadas con vehículos, a saber: talleres de reparación, empresas de alquiler o compraventa de vehículos y concesionarios de venta de vehículos, entre otras.

Existe prohibición de estacionamiento, como norma general, en aceras, zonas peatonales de uso público, así como las "zonas de retranqueo" que se mantengan abiertas al uso público y que puedan ser utilizadas por una colectividad indeterminada de usuarios, tales como peatones, vehículos de movilidad personal, etc., según se definen en el artículo 3 de esta Ordenanza.

8. En los puntos de recarga eléctrica de vehículos no se podrán estacionar vehículos que no sean de recarga eléctrica, ni vehículos recargables que no estén recargando, aun teniendo la manguera conectada, ni vehículos recargables en situación de recarga que excedan del tiempo máximo permitido en la señal correspondiente. Cuando se detecte cualquiera de las anteriores infracciones, el vehículo podrá ser desconectado de la torreta de recarga, si ello fuera posible y, en cualquier caso, podrán ser inmovilizados por el servicio de retirada de vehículos hasta que su conductor/titular abone la tasa correspondiente por la inmovilización efectuada.

CAPÍTULO IV: DEL SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO REGULADO

Artículo 31. Objeto

El servicio de ordenación y regulación de aparcamiento (O.R.A.) es un servicio público local que pretende la regulación de los espacios de aparcamiento en superficies disponibles en la ciudad, fijando los tiempos máximos de permanencia, con el objeto de lograr una rotación de vehículos que permita optimizar el uso de los estacionamientos de forma equitativa, entre todos los usuarios con necesidad de circular y transitar por las vías urbanas del término de Benidorm.

El estacionamiento en estas zonas no supone obligación de vigilancia específica, de manera que puedan trasladársele responsabilidades por los deterioros, sustracciones o incidentes que los vehículos y bienes estacionados en estas zonas puedan sufrir durante su estancia en las mismas.

Artículo 32. Tipología de usos y usuarios:

1.-Régimen General: los usuarios, mediante el abono de las tarifas establecidas en la Ordenanza, podrán estacionar en las zonas delimitadas a tal fin, con un límite máximo permitido de cinco horas, debiendo al término de este tiempo cambiar su vehículo de calle.

Los títulos habilitantes serán los comprobantes de pago y del tiempo de estacionamiento, y serán prepagados en las máquinas expendedoras mediante monedas, tarjeta mecánica, monedero; APP o cualquier otro que se pudiera desarrollar y que, a criterio del Ayuntamiento, sea aconsejable. En zonas acotadas y/o periodos temporales, el Ayuntamiento podrá optar por opciones de pago exclusivamente por medios electrónicos.

Las Tarifas serán de 30 minutos mínimo y 5 horas máximo. No obstante, en recintos o establecimientos públicos se podrá extender el pago de dicha tarifa, en función del tipo de vehículo, a las 24 horas del día y se podrán establecer bonificaciones de tiempo para los residentes mediante resolución del Alcalde o Concejal Delegado. En dichos recintos municipales podrán ser denunciados e incluso retirados por la grúa municipal aquellos vehículos que no adquieran su título habilitante.

2.-Queda prohibido estacionar vehículos de dos ruedas en las zonas de estacionamiento O.R.A., excepto cuando se establezcan zonas habilitadas y señalizadas para estos vehículos dentro de las zonas O.R.A., abonando la tasa o tarifa que se establezca legalmente.

3.- Se establecen los siguientes tipos de usos de estacionamiento regulado:

a) Estacionamiento Zona Azul o zona No Residentes o Visitantes: Comprende aquellas calles que habrán de estar debidamente señalizadas con pintura de este color en el pavimento y en la señalización vertical correspondiente, en las que se permite el estacionamiento por tiempo limitado mediante el pago de una tarifa, a los vehículos turismo, motocicletas, ciclomotores y vehículos de transporte de mercancías o viajeros, conforme a las condiciones y tarifas indicadas en esta ordenanza y la ordenanza fiscal correspondiente.

En la Zona Azul, estarán obligados al pago de la tasa o tarifa correspondiente todos los usuarios que deseen estacionar sus vehículos en la misma.

Las Zonas de Estacionamiento Regulado Azul, podrán ser de carácter permanente, durante todo el año, en aquellas calles que así se indiquen, o de carácter temporal para la temporada de verano el cual se establece en el periodo de cada año comprendido entre los días 15 de junio y 30 de septiembre y Semana Santa, la cual comprende desde el viernes de Dolores hasta el segundo Lunes de Pascua, ambos inclusive, y en aquellas calles que igualmente se indiquen.

b) Estacionamiento Zona Naranja o Zona Residentes N: Comprende aquellas calles, que habrán de estar debidamente señalizadas con pintura de este color en el pavimento y la señalización vertical correspondiente, en las que se permite el estacionamiento únicamente a los residentes, por tiempo máximo de 10 días y sin el pago de una tarifa. Se prohíbe el estacionamiento a aquellos no sean residentes en el municipio de Benidorm, excepto cuando acrediten consumo en establecimientos de Benidorm, en base a lo establecido en la Disposición Adicional Cuarta.

La Condición de "Residente", que determina la exención de pago de la tasa en esta zona, requiere la previa inscripción del vehículo y de su titular en las bases de datos de la

empresa concesionaria o, en su caso, del Ayuntamiento. Para tener derecho a la condición de residentes a esos efectos, tanto los titulares de vehículos, ya sean personas físicas o jurídicas, como los vehículos, habrán de estar empadronados como tales en el municipio de Benidorm.

Las personas físicas o jurídicas titulares de dichos vehículos, en régimen de propiedad o arrendamiento de larga duración, deberán igualmente estar dadas de alta en el censo o registro correspondiente como residentes en Benidorm.

c) Estacionamiento Zona Roja o Zona Residentes R: Comprende aquellas calles que habrán de estar debidamente señalizadas con pintura de este color en el pavimento y la señalización vertical correspondiente, en las que se permite el estacionamiento únicamente a residentes, por tiempo limitado, y sin el pago de una tarifa. Se prohíbe el estacionamiento a aquellos no sean residentes en el municipio de Benidorm.

La Condición de "Residente", que determina la exención de pago de la tasa en esta zona, requiere la previa inscripción del vehículo y de su titular en las bases de datos de la empresa concesionaria o, en su caso, del Ayuntamiento. Para tener derecho a la condición de residentes a esos efectos, tanto los titulares de vehículos, ya sean personas físicas o jurídicas, como los vehículos, habrán de estar empadronados como tales en el municipio de Benidorm.

Las personas físicas o jurídicas titulares de dichos vehículos, en régimen de propiedad o arrendamiento de larga duración, deberán igualmente estar dadas de alta en el censo o registro correspondiente como residentes en Benidorm.

d) Estacionamiento Zona Verde o Zona Residentes V: Comprende aquellas calles, que habrán de estar debidamente señalizadas con pintura de este color en el pavimento y la señalización vertical correspondiente, en las que se permite el estacionamiento por tiempo limitado, mediante el pago de una tarifa, a los vehículos turismos, motocicletas, ciclomotores y vehículos de transporte de mercancías o viajeros, conforme a las condiciones tarifarias de la zona azul en el municipio de Benidorm y con aplicación durante las 24 horas del día de los 365/366 días del año. Se permite el estacionamiento de los residentes, por tiempo máximo de 48 horas y sin el pago de tarifa.

La Condición de "Residente", que determina la exención de pago de la tarifa en esta

zona, requiere la previa inscripción del vehículo y de su titular en las bases de datos de la empresa concesionaria o, en su caso, del Ayuntamiento. Para tener derecho a la condición de residentes a esos efectos, tanto los titulares de vehículos, ya sean personas físicas o jurídicas, como los vehículos, habrán de estar empadronados como tales en el municipio de Benidorm.

Las personas físicas o jurídicas titulares de dichos vehículos, en régimen de propiedad o arrendamiento de larga duración, deberán igualmente estar dadas de alta en el censo o registro correspondiente como residentes en Benidorm.

4. Régimen General de Uso y Funcionamiento de las zonas reguladas:

a) **Zona Azul**, deberán proveerse del título habilitante mediante el abono de las tarifas establecidas, podrán estacionar en las zonas delimitadas a tal fin, con un límite máximo permitido de 5 horas, debiendo al término de este tiempo cambiar su vehículo de calle. En los horarios en los que funcione el estacionamiento regulado y que no corresponda el pago de tasa o tarifa al residente, este tendrá que obtener igualmente el título habilitante sin pago alguno y sin estar sometido a la limitación del máximo tiempo permitido de estacionamiento.

b) **Zona Naranja**, con la calificación de residentes, podrán estacionar en la misma con un límite máximo de 10 días y sin el pago de una tarifa, aunque deberán proveerse del título habilitante que permitirá el estacionamiento en dicha zona. Aquellos usuarios no residentes no podrán estacionar en esta zona.

c) **Zona Roja**, con la calificación de residentes, podrán estacionar en la misma por tiempo limitado y sin el pago de una tarifa, aunque deberán proveerse del título habilitante que permitirá el estacionamiento en dicha zona. Aquellos usuarios no residentes no podrán estacionar en esta zona.

d) **Zona Verde**, con la calificación de residentes, podrán estacionar en la misma con un límite máximo de 48 horas. Aquellos usuarios no residentes, para el estacionamiento en dicha zona, deberán proveerse mediante el abono de las tarifas establecidas para zona azul, del recibo o título habilitante, que permitirá el estacionamiento en dicha zona.

5. Los títulos habilitantes serán los comprobantes de pago y del tiempo de estacionamiento, y serán prepagados en las máquinas expendedoras mediante monedas, tarjeta mecánica o sistema electrónico monedero (móvil, APP o análogos). Queda a criterio del

Ayuntamiento la admisión de lectores individuales. En el caso de los residentes, en las zonas en las que se encuentran exentos, se obtendrán de forma electrónica o virtual (APP, parquímetro, etc.) sin pago de tarifa alguna.

6. La persona conductora del vehículo ya no deberá colocar el título habilitante en la parte interna del parabrisas, de manera que sea totalmente visible desde el exterior, sino que se debe obtener el mismo por medios electrónicos, introduciendo la matrícula sin error alguno. No obstante, los conductores de motocicletas o ciclomotores deberán obtener el título habilitante de forma electrónica, sin que sea necesaria su incorporación al vehículo. Este título podrá ser comprobado electrónicamente por el personal encargado del control de la zona de estacionamiento regulado.

7. Regímenes especiales de uso y funcionamiento de las zonas reguladas:

En las zonas reguladas de aparcamiento, tanto azul como naranja, roja y verde, se aplicarán las normas contenidas en este punto 3 a los siguientes vehículos y usos:

- Motocicletas y ciclomotores: Las motocicletas, ciclomotores y vehículos a motor de 2 ruedas o 3 ruedas, si la distancia entre ejes (ancho de vía) es igual o inferior a 60 cm., solo podrán aparcar dentro de la zona de estacionamiento regulado, que esté debidamente habilitada para estos vehículos, abonando la tarifa indicada para el resto de vehículos (tasa por estacionamiento de vehículos de tracción mecánica en las vías públicas municipales con servicio de ordenación y regulación de aparcamiento), si bien dispondrán de una bonificación en tiempo correspondiente al 300% de la tarifa que correspondería si no fuese motocicleta. Queda prohibido el estacionamiento de este tipo de vehículos fuera de las reservas de "MOTOS". Para ello, se señalizarán paradas con señalización vertical en la que figure la inscripción "MOTOS" y el color correspondiente de la zona (azul, naranja, rojo o verde).

- Vehículos y usos de Carga y Descarga. Los vehículos industriales o mixtos que según la vigente Ordenanza puedan hacer uso de las plazas de carga y descarga incluidas dentro del área de regulación (zonas tanto azul como naranja, roja y verde) deberán obligatoriamente obtener del parquímetro (o medio electrónico autorizado) un título habilitante con un máximo de una hora o el autorizado específicamente, abonando la tarifa indicada para el resto de vehículos (tasa por estacionamiento de vehículos de tracción mecánica en las vías públicas municipales con servicio de ordenación y regulación de aparcamiento).

Para los vehículos no censados en Benidorm, se estará a lo fijado en las condiciones

establecidas en esta ordenanza para no residentes.

Para los vehículos censados en Benidorm, el estacionamiento para efectuar labores de carga y descarga será gratuito, por un tiempo máximo de 30 minutos, no obstante, deberán proveerse del título habilitante.

Transcurrida una hora deberán abandonar obligatoriamente la reserva en la que se encuentra no pudiendo volver a la misma hasta transcurridas 2 horas. Fuera del horario de carga y descarga, serán plazas de estacionamiento regulado y serán accesibles al resto de ciudadanos en función de la zona regulada definida por el color de la línea exterior del estacionamiento (zonas tanto azul como naranja, roja y verde).

El tique o recibo de estacionamiento (incluso virtual), dará derecho al vehículo a realizar labores de carga y descarga en los lugares a ello destinado de la zona regulada, durante un periodo máximo de una hora.

Para la obtención de este beneficio fiscal es necesario que los vehículos, además de estar dados de alta en el padrón fiscal del Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica, se encuentren al corriente en el pago del mismo. Las personas físicas o jurídicas titulares de dichos vehículos, en régimen de propiedad o arrendamiento de larga duración, deberán igualmente estar dadas de alta en el censo o registro correspondiente como residentes en Benidorm.

Será obligatoria la inscripción del vehículo y su titular en la base de datos de la concesionaria del servicio o, en su caso, del Ayuntamiento, si el mismo se gestiona directamente, a efectos de reconocerles tal condición. Se controlará la misma de forma electrónica.

El resto de normas referentes a la distribución urbana de mercancías (DUM) en zona regulada se establecerán por resolución de la Concejalía Delegada de Movilidad o equivalente.

- Vehículos únicamente eléctricos: Los vehículos propulsados únicamente por electricidad que cuenten con la etiqueta de la DGT de cero emisiones, o cualquier otra que la sustituya en el futuro, dispondrán de una bonificación en tiempo correspondiente al 10% de la tarifa que correspondería si no fuese vehículo eléctrico. Esta bonificación en tiempo alcanzará el 10% de la tarifa que correspondería si no fuese vehículo eléctrico, en el caso de que

adicionalmente se trate de un residente.

- Vehículos Autobuses destinados al transporte de pasajeros de carácter discrecional: Se entiende por este tipo de vehículos aquellos destinados al transporte de más de nueve pasajeros, que no sean servicios de autobús urbano de Benidorm.

Los autobuses de Servicio Público Discrecional, como regla general, no podrán estacionar en las zonas reguladas; sin embargo excepcionalmente se autorizará el estacionamiento en las zonas reguladas para la carga y descarga de pasajeros, por un tiempo máximo limitado a 10 minutos y sin el pago de una tarifa, aunque deberán proveerse del título habilitante que permitirá el estacionamiento en dicha zona. Además, deberán estar autorizados por el Ayuntamiento tanto para la ruta de entrada como de salida de la parada. En la misma autorización se indicará el lugar en el que podrá realizar dicha parada, así como los condicionantes adicionales exigibles a la parada concreta, como pueda ser el de llegada a una hora con un margen de tiempo así como la no coincidencia con otros autobuses, etc. Así, con la finalidad de que los autobuses siempre dispongan de parada, el Ayuntamiento podrá establecer horarios de paso para acceder a las paradas mediante el procedimiento que se establezca al efecto y con determinación del tiempo máximo de parada.

Como norma, el estacionamiento de este tipo de vehículos se realizará en las zonas del municipio expresamente habilitadas para ellos.

Estos vehículos deberán obligatoriamente obtener del parquímetro (o medio electrónico autorizado) un título habilitante por un tiempo máximo de 10 minutos.

El título habilitante (incluso virtual), dará derecho al vehículo a realizar labores de carga y descarga de pasajeros en los lugares a ello destinados de la zona regulada, durante un periodo máximo de 10 minutos y siempre en las condiciones otorgadas en la autorización. Transcurridos estos 10 minutos deberán abandonar obligatoriamente la reserva en la que se encuentra, no pudiendo volver a la misma hasta conseguir nueva autorización.

No obstante, podrá renovarse el título habilitante, una única vez, por otros 10 minutos, siempre y cuando, por parte del agente encargado de la vigilancia del tráfico o del controlador

ORA, se compruebe que hay pasajeros que todavía están subiendo o bajando del autobús. Adicionalmente, y en caso de transportar personas con movilidad reducida, este tiempo se podrá ampliar, siempre y cuando al solicitar la preceptiva autorización se haga constar dicha circunstancia, así como el tiempo necesario. Fuera del horario de carga y descarga de pasajeros, serán plazas de estacionamiento regulado y serán accesibles al resto de ciudadanos al igual que ocurre con la carga y descarga de mercancías.

Será obligatoria la inscripción del vehículo y su titular en la base de datos de la concesionaria del servicio o, en su caso, del Ayuntamiento, si el mismo se gestiona directamente, a efectos de reconocerles tal condición. Se controlará la misma de forma electrónica.

Artículo 33. Exclusiones

Quedan excluidos de la limitación de la duración del estacionamiento y no sujetos al pago de la tasa los vehículos siguientes:

- Los auto-taxis de servicio, cuando su conductor esté presente y en operaciones de recogida o bajada de clientes y, en su caso, de los enseres que porten.
- Los de propiedad de Organismos del Estado, Comunidades Autónomas, Provincias y Municipios debidamente identificados, durante la prestación de los servicios de su competencia.
- Los de representaciones diplomáticas acreditadas en España, externamente identificados con matrícula diplomática, y a condición de reciprocidad.
- Los destinados a la asistencia sanitaria que pertenezcan o estén adscritas a la Conselleria de Sanidad, Seguridad Social, Samur o Cruz Roja Española, así como las ambulancias, siempre que estén realizando servicios de carácter sanitario.
- Los que utilicen los titulares de "Tarjeta de estacionamiento para vehículos que transportan personas con discapacidad que presentan movilidad reducida", en las condiciones establecidas en el artículo 40, apartado 1.
- Los utilizados por el personal municipal, aun siendo de propiedad privada, en acto de servicio, debidamente autorizados y que exhiban en lugar visible la correspondiente tarjeta oficial.

Artículo 34. Señalización

Las distintas zonas de aparcamiento regulado estarán debidamente señalizadas y

delimitadas, mediante señalización horizontal de color de cada una de las zonas. Las señales verticales servirán de complemento a la señalización horizontal, atendiendo su instalación a criterios de racionalidad y sostenibilidad.

Art. 35. Título habilitante para estacionamiento regulado

A los efectos de obtención de Título habilitante para estacionamiento, se instalarán en la vía pública máquinas expendedoras en número suficiente, si bien, por sostenibilidad, es aconsejable la utilización de medios electrónicos (APP, etc.).

Las máquinas expendedoras deberán ser seleccionadas por el Ayuntamiento y los tiques deberán indicar, como mínimo, los siguientes datos: día, mes, año, hora y minutos máximos autorizados de estacionamiento y cantidad abonada si procediese.

Los residentes deberán inscribirse en las bases de datos de la empresa concesionaria o, en su caso, del Ayuntamiento, cuando el servicio se gestione directamente, a fin de que conste tal condición y no estar obligados al pago en las zonas y horarios que corresponda, si bien existe la obligación de obtener el título habilitante. Será de aplicación para turismos, motocicletas, ciclomotores, vehículos de transporte de viajeros, vehículos de carga y descarga, así como cualquier otro considerado en esta ordenanza. La tarjeta de residente se deberá renovar anualmente excepto en los casos en que el Ayuntamiento decrete prórroga al efecto. También se podrá revisar en cualquier momento si se siguen cumpliendo los requisitos por los que se otorga la condición de residente a efectos de esta ordenanza. En el caso de que se trate de vehículos recién adquiridos de segunda mano por personas (físicas o jurídicas) empadronadas en Benidorm, o de personas recién empadronadas en Benidorm, se dispone de un plazo de tres meses para incluir los vehículos en el padrón de vehículos de Benidorm. Durante este plazo podrán disfrutar de los beneficios de la condición de residente.

La Alcaldía o Concejalía-Delegada, cuando se den circunstancias que así lo aconsejen en atención a los intereses municipales, podrá implantar otros sistemas de control de horario.

El personal de control de las zonas referidas podrá comprobar por medios electrónicos si el usuario está excluido del pago de la tasa o tarifa, si la ha pagado y si la autorización para estacionar está dentro del periodo de tiempo señalado por el sistema de pago elegido o lo ha sobrepasado

Artículo 36. Días y horario del servicio de estacionamiento regulado

Corresponde a la Alcaldía o Concejalía-Delegada, mediante Decreto, el establecimiento concreto de las zonas, vías públicas, número de plazas reguladas de cada tipo y horario concretos del estacionamiento regulado, así como su modificación por razones de necesidad o interés público.

Artículo 37. Tarifa

El régimen de tarifas se regirá por la tasa por estacionamiento de vehículos de tracción mecánica en las vías públicas municipales con servicio de ordenación y regulación de aparcamiento.

Artículo 38. Anulación de denuncias.

El estacionamiento por un espacio de tiempo superior al máximo autorizado se considerará infracción de las reglas de tráfico, siendo sancionado tal hecho con la multa que corresponda, según la legislación vigente.

No obstante, se archivará la denuncia voluntaria de los controladores si el usuario ingresa por medio del parquímetro 5 euros, siempre que el vehículo no haya estado estacionado por tiempo superior a una hora desde que se realiza dicha denuncia voluntaria, en cualquier zona regulada. Las denuncias efectuadas por agentes de la Policía Local en ningún caso se archivarán, y seguirán su trámite ordinario. Si dicho tiempo excedido superase una hora o no se hubiese obtenido título habilitante se archivará la denuncia voluntaria de los controladores si el usuario ingresa por medio del parquímetro 10 euros.

Art. 39. Infracciones en zonas de estacionamiento regulado

Se consideran infracciones en esta materia, y durante el horario de actividad del mismo: a) El estacionamiento efectuado sin título habilitante o con título habilitante no válido.

b) El estacionamiento efectuado con título habilitante por tiempo superior al señalado en el mismo, con la salvedad establecida en los artículos 33 y 38.

También se considerarán infracciones el estacionamiento efectuado incumpliendo otros contenidos de los artículos 31 a 49. Las denuncias efectuadas por los controladores tendrán el carácter de denuncias voluntarias.

Artículo 40. Régimen para titulares de Tarjeta de estacionamiento para vehículos que transportan personas con discapacidad que presentan movilidad reducida

1. Estacionamiento. Los titulares de "Tarjeta de estacionamiento para vehículos que transportan personas con discapacidad que presentan movilidad reducida", además de en cualquier otro lugar habilitado para el estacionamiento en general, podrán estacionar los vehículos que utilicen:

a) En las zonas señalizadas para su uso exclusivo y por el tiempo que en la misma se establezca, en cuyo caso tendrá la obligación de indicar la hora de comienzo del estacionamiento, junto a la tarjeta de forma claramente visible.

b) En los espacios reservados para carga y descarga, por un tiempo máximo de 30 minutos, siempre que no se ocasionen perjuicios a los peatones o al tráfico.

c) En las zonas reguladas, por el tiempo estrictamente necesario, y durante un tiempo máximo de cinco horas, para la realización del asunto o gestión que les lleve a las mismas. Con la obligación de solicitar en el parquímetro o aplicación de aparcamiento (APP o equivalente).

d) En cualquier otro lugar permitido por la legislación estatal y autonómica vigente para titulares de "Tarjetas de estacionamiento para vehículos que transportan personas con discapacidad que presentan movilidad reducida".

2. Las zonas genéricas reservadas para estacionamiento de vehículos que transportan personas con discapacidad que presentan movilidad reducida, única y exclusivamente podrán ser utilizadas por estos cuando la persona que figura en la tarjeta haga uso directo de la autorización, sea o no conductora del vehículo.

3. Condiciones de uso de la Tarjeta. Tendrá el carácter de infracción grave, sancionada con multa de 200 euros, el hecho de que se acredite que la llegada o la salida del vehículo que porta la tarjeta no sea motivada por el transporte del titular de la misma. Por tanto, esta tarjeta solo podrá ser utilizada cuando su titular sea transportado en el vehículo o este sea conducido por la persona con discapacidad titular de aquella.

4. El estacionamiento de vehículos con dicha Tarjeta por más tiempo del autorizado, en los lugares habilitados para ello, descritos en el apartado 1 anterior, impidiendo la rotación del servicio al que fueron destinadas, constituirá infracción leve.

5. Cancelación de la tarjeta de estacionamiento. En el supuesto de incumplimiento de las condiciones de uso, previamente constatado por agentes municipales o de la autoridad competente, podrá conllevar la cancelación del uso de la Tarjeta, cuando haya sido expedida por el Ayuntamiento de Benidorm. Dicha medida será dictada por Resolución del órgano competente del Ayuntamiento, a través del pertinente procedimiento contradictorio, con trámite de audiencia a la persona interesada, sin perjuicio de la posible apertura de un procedimiento sancionador, en caso de existencia de infracción, conforme se establece en esta ordenanza y en su Cuadro de Sanciones.

6. En las plazas de estacionamiento para vehículos que transportan personas con discapacidad que presentan movilidad reducida, personalizadas con matrícula, sólo podrá estacionar el vehículo para el cual está autorizada. Las condiciones y criterios de otorgamiento de este tipo de plazas serán reguladas mediante Decreto de la Alcaldía-Presidencia o de la Concejalía Delegada.

7. En los centros de interés de la ciudad, entendiendo como tales a los equipamientos, se situarán plazas personalizadas para vehículos que transportan personas con discapacidad que presentan movilidad reducida. Cuando se trate de equipamientos en zonas peatonales o vías sin estacionamiento, dichas plazas se situarán en los entornos inmediatos o próximos con plazas de estacionamiento.

8. La posesión de la Tarjeta de estacionamiento en ningún caso supondrá autorización para estacionar en zonas peatonales, en pasos peatonales, en los lugares y supuestos en que esté prohibido parar, lugares que obstruyan vados o salidas de emergencia, zonas acotadas por razones de seguridad pública y espacios que reduzcan carriles de circulación.

9.- Parada: los vehículos que utilicen los titulares de "Tarjeta de estacionamiento para vehículos que transportan personas con discapacidad que presentan movilidad reducida" podrán parar en cualquier lugar de la vía, por motivos justificados y por el tiempo indispensable, siempre que no se ocasionen perjuicios a los peatones o al tráfico y de acuerdo con las instrucciones de los agentes de la autoridad.

10.- En caso de pérdida o sustracción de la Tarjeta de Movilidad Reducida será necesario presentar la correspondiente denuncia para solicitar una nueva tarjeta.

TÍTULO SEGUNDO. - DE LAS ACTIVIDADES EN LA VÍA PÚBLICA

CARGA Y DESCARGA

Artículo 41. Definiciones:

1. Se entiende por ***"operación de carga y descarga"*** la acción y efecto de trasladar unas mercancías desde un vehículo comercial a un establecimiento o inmueble y viceversa, salvo las excepciones previstas en el artículo 28 de esta Ordenanza.

2. Por ***"zona de carga y descarga"*** se entenderá la limitación de espacio sobre la vía pública señalizada como tal, donde tan sólo se permitirá el estacionamiento de vehículos comerciales por el tiempo estrictamente necesario para realizar las operaciones mencionadas, y en todo caso por un plazo máximo de una hora, no pudiendo quedar estacionados en estas una vez finalizadas las mismas.

3. Tendrá la consideración de "***vehículo comercial"***, aquel que esté construido o habilitado especialmente para el transporte de mercancías. Se excluyen de esta consideración los vehículos concebidos y construidos especialmente para el transporte de personas, aun cuando sean susceptibles de transportar artículos u otros efectos de uso privado.

4. Se entenderá por ***"vehículos de carga y descarga de residentes"***, aquellos vehículos que estando dados de alta a efectos del impuesto de circulación en el municipio de Benidorm, sean propiedad, conforme los datos de la Dirección General de Tráfico, de una persona física o jurídica, que ejerza su actividad empresarial o profesional en el municipio de Benidorm, y que esté dado de alta como tal en el padrón de habitantes o en el padrón fiscal correspondiente a empresas y actividades.

Artículo 42. Vehículos habilitados para el transporte de mercancías

1. Las labores de carga y descarga se realizarán en vehículos habilitados para el transporte de mercancías, o en aquellos debidamente autorizados para ello, dentro de las zonas reservadas a tal efecto, y durante el horario establecido y reflejado en las señalizaciones correspondientes.

2. Las labores propias en las zonas de carga y descarga situadas en zonas de aparcamiento regulado estarán sujetas a las tarifas que correspondan, en los términos que se indiquen en esta Ordenanza de Movilidad y en la Ordenanza Fiscal correspondiente.

3. A las empresas que habitualmente realicen labores de distribución de mercancías en el término municipal, y especialmente para el acceso a las zonas restringidas al tráfico de vehículos, se les podrá exigir, mediante Resolución del Alcalde o Concejal-Delegado, autorización municipal expresa para tal cometido, previa exacción de la tasa fiscal a que haya lugar.

El peso y dimensiones de los vehículos de transporte que realicen operaciones de carga y descarga se ajustarán a lo dispuesto por la vigente Ordenanza. No obstante, por la Alcaldía o Concejalía-Delegada podrán limitarse dichas operaciones en función de la capacidad, del uso y del diseño de determinadas vías de la ciudad.

Artículo 43. Práctica de la carga y descarga

La carga y descarga de mercancías se realizará:

a) Preferentemente en el interior de los locales comerciales e industriales, siempre que reúnan las condiciones adecuadas, cuando las características de acceso de los viales lo permitan.

b) En las zonas reservadas para este fin a los vehículos comerciales dentro del horario reflejado en la señalización correspondiente. Los vehículos no comerciales solo podrán utilizar estas zonas para realizar este tipo de operaciones cuando el conductor se halle presente y por el tiempo estrictamente necesario para ello, sin superar el tiempo máximo de 10 minutos.

Únicamente se permitirá la carga y descarga fuera de las zonas reservadas en los días, horas y lugares que se autoricen específicamente por la Alcaldía o Concejalía-Delegada.

Se prohíbe el intercambio de mercancías entre vehículos comerciales en la vía pública, fuera de los inmuebles o intercambiadores habilitados.

Artículo 44. Habilitación para dictar disposiciones

La Alcaldía o Concejalía-Delegada podrá dictar disposiciones que versen sobre las siguientes materias:

a) Señalización de zonas reservadas para carga y descarga, en las que será de aplicación el régimen especial de los estacionamientos regulados y con horario limitado.

b) Delimitación de las zonas de carga y descarga.

c) Delimitación de peso y dimensiones de los vehículos para el uso determinadas vías de la ciudad.

d) Horario permitido para realizar las operaciones de carga y descarga, en relación con la problemática propia en las diferentes vías y barrios de la ciudad.

e) Servicios especiales para realizar operaciones de carga y descarga, con expresión de días, horas y lugares.

f) Autorizaciones especiales para:

- Camiones con M.M.A. superior a 12.5 toneladas
- Vehículos que transporten mercancías peligrosas y perecederas
- Otras

Artículo 45. Carga y descarga de vehículos especiales

Los camiones de transporte con M.M.A. superior a 12.5 toneladas podrán descargar exclusivamente en:

a) Intercambiadores de mercancías o lugar destinado por el Ayuntamiento para ello.

b) En el interior de locales comerciales e industriales, siempre que reúnan las condiciones adecuadas y utilizando trayectos previamente autorizados por el Ayuntamiento de Benidorm.

Aquellos casos específicos que no puedan acogerse a lo anterior requerirán de Autorización especial concedida por la Alcaldía o Concejalía-Delegada.

Artículo 46. Supuestos específicos de carga y descarga

1. Las mercancías, materiales o enseres que sean objeto de la carga y descarga no se dejarán en la vía pública, sino que se trasladarán directamente del inmueble al vehículo o viceversa, quedando prohibido el acopio de mercancías, materiales o enseres en la vía pública, tanto en calzada como en aceras y en otros lugares destinados al tránsito de peatones, todo ello salvo casos excepcionales, que deberán ser expresamente autorizados y contar con la preceptiva Licencia para la ocupación de la Vía Pública, atendiendo en todo caso a las condiciones que determinadas en el Título VIII de la presente Ordenanza, así como en la "Ordenanza Municipal de Benidorm sobre medidas de protección y seguridad para terceros y control de residuos y emisiones en las obras de construcción".

2. Si por razón de mudanza u otras circunstancias especiales se hubieran de realizar labores de carga y descarga ocupando el dominio público, se solicitará la correspondiente autorización en la que, una vez concedida, se hará constar: lugar, fecha y horario autorizado, así como las precauciones a adoptar. Como requisito previo podrá ser exigida la exacción de las tasas determinadas en la correspondiente Ordenanza Fiscal.

3. En las obras de construcción o remodelación de edificaciones, el Ayuntamiento podrá autorizar:

a) Vados de duración limitada al período de construcción como máximo, siempre y cuando se disponga de un espacio en el interior del solar o inmueble susceptible de ser utilizado para efectuar labores de carga y descarga, o de estacionamiento de vehículos para los trabajadores.

b) Reservas de espacio provisionales en vía pública: cuando carezcan de espacios interiores suficientes para realizar actividades de carga y descarga, para colocación de contenedores y materiales de construcción, etc.

4. La colocación de contenedores de obra, enseres, sacas o elementos similares en domino público y/o bienes patrimoniales de la Administración requerirá autorización previa del Ayuntamiento y se regirá por lo dispuesto en la "Ordenanza Municipal de Benidorm sobre medidas de protección y seguridad para terceros y control de residuos y emisiones en las obras de construcción".

Artículo 47. Precauciones

1.- Las operaciones de carga y descarga tendrán que realizarse con las debidas precauciones para evitar ruidos y otras molestias innecesarias, y con la obligación de dejar limpia y expedita la vía pública.

2.- Las carretillas utilizadas para la distribución de la carga a los establecimientos deberán disponer de ruedas de caucho o material no rígido que evite los desperfectos en el pavimento, así como el exceso de ruido.

3.- Las plataformas metálicas elevadoras traseras de los camiones-caja, cuando sean abatidas sobre la calzada para efectuar las labores de carga y descarga, deberán llevar

elementos protectores absorbentes en el lateral que reposa sobre la calzada, para evitar desperfectos en la misma. En caso de producir desperfectos, serán responsables de los mismos los conductores y el personal que efectúa estas labores y, en su defecto, los titulares de los vehículos.

4. Los titulares o responsables de la empresas de vehículos que tengan que extender las patas estabilizadoras desplegables del vehículo para realizar operaciones de carga y descarga de materiales e invadan con ello la calzada circulable y/o las aceras del municipio, necesitarán obtener previamente una autorización expresa de la Alcaldía o de la Concejalía-Delegada del Ayuntamiento de Benidorm, en la que se fijará el lugar, fecha, hora y condicionantes de seguridad y protección para efectuar estas labores.

Será considerada infracción grave la no obtención de la autorización municipal para efectuar estas labores, desplegando las patas extensibles e invadiendo con ello la calzada circulable y/o las aceras. Asimismo, también será considerado como infracción grave el incumplimiento de las medidas de seguridad y protección reguladas en la autorización municipal concedida.

Artículo 48. Forma de realizar la carga y descarga

Las mercancías se cargarán y descargarán por el lado del vehículo más cercano a la acera, utilizando los medios necesarios y personal suficiente para agilizar la operación, procurando no dificultar la circulación tanto de peatones como de vehículos.

En caso de existir peligro para peatones o vehículos mientras se realice la Carga y Descarga, se deberá señalizar debidamente.

Artículo 49. Prohibición de estacionamiento en zona de carga y descarga

1. No podrán permanecer estacionados en las zonas habilitadas para Carga y Descarga aquellos vehículos que no estén realizando dicha actividad, ni tampoco superar el tiempo establecido para ello. El incumplimiento de este precepto, podrá determinar que sean denunciados y retirados por el servicio de grúa municipal.

2. En las zonas de carga y descarga situadas en las zonas de aparcamiento regulado, el incumplimiento de las normas relativas a obtención del título habilitante cuando sea

preceptivo, o rebasar el tiempo señalado en el mismo, determinará la aplicación del régimen establecido en dichas zonas para el resto de usuarios, pudiendo ser denunciados por los agentes de la autoridad o por los empleados encargados del control de las zonas, en su condición de colaboradores de los agentes de la autoridad.

TÍTULO TERCERO. - VADOS

Artículo 50. Licencias y clases de vados.

1. Para la entrada y salida de vehículos de los garajes, almacenes o locales comerciales de los inmuebles o sus aparcamientos de superficie, así como de los solares destinados temporalmente a esta actividad (en adelante vados), recayentes a la vía pública, será preceptivo para su titular hallarse en posesión de la correspondiente licencia municipal de vado.

2. Los vados podrán ser de uso permanente o de horario limitado (laboral).

3. Los ***vados de uso permanente***, mientras tenga vigencia la licencia, estarán reservados para el paso de vehículos durante las 24 horas del día.

4. Los ***vados de horario limitado*** sólo restringirán el estacionamiento en la zona de vía pública afectada durante las horas y días que se señalen, no pudiendo exceder del periodo comprendido entre las 8:00 y las 20:00 horas. En casos especiales, y previa justificación, podrán autorizarse vados de horario limitado alterando el periodo citado. El vado de uso en horario laboral se otorga a las siguientes actividades:

a) Almacenes de actividades comer1ciales.

b) Concesionarios de automóviles, compraventa de vehículos usados, alquileres de vehículos sin conductor y talleres de reparación.

c) Obras de construcción, derribo, reforma y reparación de edificios.

d) Otras actividades de características análogas.

Artículo 51. Solicitud de licencia.

1. El expediente de concesión de vado se iniciará mediante solicitud escrita en impreso oficial por parte de los interesados o de oficio, debiendo acompañar, con carácter general, la siguiente documentación:

a) Plano de situación.

b) Plano de la fachada del inmueble con indicación del número y ancho de las puertas de acceso y salida

c) Plano de planta firmado por Técnico competente indicando el número de plazas existentes por planta o zona específicamente reservada para aparcamiento, cuando resulte procedente.

d) Fotografía actualizada de la fachada del inmueble, centrándola sobre la entrada de vehículos.

e) Licencia de primera ocupación del inmueble. Cuando se trate de edificios o infraestructuras de las administraciones públicas, el documento de acta de recepción de obra equivaldrá a la licencia de ocupación del mismo.

f) Licencia de modificación de uso y de obra para habilitar el local como garaje, cuando proceda.

g) Licencia de apertura de garaje, conforme a lo dispuesto en el art. 28 de la Ley 3/2004, de 30 de junio, de la Generalitat Valenciana, de Ordenación y Fomento de la Calidad de la Edificación, cuando proceda.

h) Documento acreditativo de la titularidad del inmueble.

i) Referencia catastral del inmueble.

j) Copia del DNI de la persona solicitante y de la Tarjeta de Identificación Fiscal, en su caso, si se trata de una sociedad o comunidad.

2. No obstante lo anterior, y con carácter específico, los establecimientos industriales o comerciales deberán aportar, además, los siguientes documentos:

a) Licencia de actividad.

b) Documentación que acredite que en el interior del local se reserva un espacio libre suficiente para el estacionamiento del vehículo de la actividad.

3. Respecto de las edificaciones destinadas a viviendas unifamiliares o garajes no colectivos, entendiéndose por éstos los que tienen un máximo de cuatro vehículos, se exigirán los siguientes requisitos:

Que la zona destinada a estacionamiento sea para un mínimo de tres vehículos, con una superficie mínima de 36 metros cuadrados destinados a estacionamiento. Como excepción, se concederá licencia de vado -en precario- en aquellos edificios, locales o viviendas, en los que

la fachada de acceso y/o salida, esté situada en vías en las que la concesión del vado no implique la supresión de plazas de aparcamiento, mientras no se modifiquen las condiciones de estacionamiento en la vía o bien se trate de zonas de baja densidad ocupacional, calificadas así en base a la poca utilización de la vía pública para el estacionamiento de vehículos.

4. Sin perjuicio de lo indicado en los apartados anteriores, a petición de los servicios técnicos municipales, se podrá requerir a la persona interesada la ampliación de los datos proporcionados y/o aportación de documentación complementaria necesarios para facilitar la posterior labor de inspección y control de la administración municipal, todo ello conforme lo establecido en Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Artículo 52. Tramitación.

1. Las peticiones de licencias de vado deberán ajustarse a las condiciones técnicas y de seguridad que deben reunir los edificios, locales o viviendas, de acuerdo con lo que dicten los Servicios Técnicos Municipales competentes para cada caso concreto.

2. Corresponderá a la Alcaldía o Concejalía-Delegada conceder o denegar las peticiones de licencias presentadas, atendiendo al cumplimiento de las condiciones exigidas y a la repercusión que tales concesiones produzcan en el régimen de circulación y estacionamiento de la vía.

3. El carecer de licencia municipal de vado, estando obligado a obtenerla, supondrá una infracción grave.

Artículo 53. Condiciones de otorgamiento.

1. Con carácter previo a la recogida de la licencia, el titular deberá satisfacer los derechos que establezca la Ordenanza Fiscal vigente.

2. No se podrán conceder licencias de vado cuando estas afecten a elementos autorizados instalados en la vía pública. Se exceptúan todos aquellos casos en los que tal circunstancia sea susceptible de modificación, siempre que ello no repercuta en la satisfacción del interés público para el cual estuvieren destinados, corriendo los gastos que se originaren a cargo del solicitante.

3. Las zonas de acceso o salida y las reservadas para el estacionamiento deberán ser idóneas, según el criterio de los Servicios Técnicos Municipales competentes, para el cumplimiento del fin al que están destinadas.

4. Cuando por razones de interés público se deban realizar obras, operaciones de limpieza o acontecimientos de índole diversa, se limitará el uso o disfrute de la licencia de vado, cuando así se requiera.

Artículo 54. Revocación de licencia municipal de vado.

1. Las licencias municipales de vado podrán ser revocadas en los siguientes casos:

a) Por no conservar el pavimento y la señalización obligatoria en perfecto estado, cuando habiendo sido requerido para ello el titular, no lo hubiere ejecutado en el plazo comunicado.

b) Por haber sido sancionado el titular por resolución firme, más de dos veces en el plazo de dos años, por el uso indebido del vado.

c) Por la no utilización del garaje durante un plazo superior a seis meses.

d) Por cambiar o alterar las circunstancias en base a las cuales se concedió la licencia, bien sea por cualquier modificación en las condiciones técnicas, o de viabilidad exigidas, sin que se le hubiere concedido autorización previa al titular.

2. Las licencias municipales de vado podrán ser anuladas cuando así lo requiera el interés general.

3. El incumplimiento del deber de conservación del pavimento y de la señalización obligatoria del vado, constituye infracción leve.

4. Cuando haya sido denunciado el incumplimiento del deber de conservación del pavimento y de la señalización obligatoria del vado, y hayan transcurrido 7 días naturales, sin haber solventado o, en su caso, haber solicitado en el Ayuntamiento la licencia para llevar a cabo los trabajos sobre la vía pública o zona de uso público, se considerará infracción grave. Si el tiempo transcurrido sin haber solventado o, en su caso, haber solicitado en el Ayuntamiento la licencia para llevar a cabo los trabajos sobre la vía pública o zona de uso público, superasen los 30 días naturales se considerará infracción muy grave.

5. Habiendo sido requerido el titular de un vado de vehículos, con la finalidad de solventar el incumplimiento del deber de conservación del pavimento y de la señalización obligatoria del vado, no lo ejecutase en el plazo comunicado, supondrá una infracción muy grave que, además, comportará la revocación de licencia municipal de vado. Dicho requerimiento, con plazo incluido, debe ser realizado por la Concejalía Delegada de Movilidad.

Artículo 55. Instalación, señalización, mantenimiento y delimitación del vado.

1. Las obras, trabajos y elementos a instalar, necesarios para la señalización de un vado nuevo, correrán a cargo de su titular, los cuales deberán ajustarse estrictamente a las indicaciones y bajo la supervisión de los servicios municipales.

2. Se colocarán dos placas oficiales de vado delimitándolo. Éstas deberán corresponder a la clase de vado autorizado

3. En aceras de anchura de hasta 3 metros, salvo supuestos excepcionales, las placas se colocarán sobre la fachada o límite de la acera. Las placas se colocarán una a cada lado del espacio autorizado, a una altura libre desde el suelo de 2,20 metros.

4. Cuando la anchura de la acera sea superior a los 3 metros, las placas serán colocadas en la acera sobre poste circular de 6 cm de diámetro a una altura libre desde el suelo de 2,20 metros de altura, aproximadamente a 30 cm del bordillo, si bien, el replanteo y colocación se llevará a cabo con los Servicios Técnicos Municipales para evitar cualquier tipo de daño a los servicios de la zona. Dicho poste únicamente se podrá pintar de color negro óxido.

5. La zona de la calzada correspondiente a los metros lineales autorizados para el vado y comprendidos entre las placas, será señalizada mediante línea continua amarilla (pintura acrílica) de 15 cm de ancho y a una distancia de 27,5 cm del bordillo (medidos desde el eje de la línea), no pudiéndose pintar en ningún caso el bordillo. El replanteo para la separación exacta respecto del bordillo será determinado in situ por los Servicios Técnicos Municipales con la finalidad de generar viales uniformes.

6. El titular deberá señalizar, en el interior del garaje, la dirección que deberán seguir los conductores al incorporare a la calzada, cuando esta tenga sentido único obligatorio.

Asimismo, de precisar "espejo de tráfico" para mejorar la visibilidad, cuando esta esté limitada por las características de la vía, corresponderá a su titular la instalación y conservación del mismo. De ser necesaria su instalación sobre la vía pública o su mobiliario urbano, será solicitada y autorizada, si procede.

7. En lo relativo a la señalización visual y acústica del vado de vehículos, se estará a lo dispuesto en la normativa de accesibilidad universal que desarrolle las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados así como cualquier otra normativa de obligado cumplimiento.

8. El incumplimiento de las obligaciones impuestas en este artículo a los titulares de vados, en cuanto a las obras, trabajos y elementos a instalar, conforme a los términos contenidos en la licencia de vado concedida, supondrá una infracción grave.

Artículo 56. Conservación de la acera

Los desperfectos ocasionados en aceras con motivo del uso especial que comporta la entrada y salida de vehículos con ocasión del vado concedido, serán responsabilidad de los titulares, quienes vendrán obligados a su reparación a requerimiento de este Ayuntamiento y dentro del plazo que al efecto se otorgue, y cuyo incumplimiento dará lugar a la ejecución forzosa en los términos regulados en la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

DE LAS RESERVAS DE VÍA PÚBLICA

Artículo 57. Concepto.

1. Se entiende por ***"Reserva de vía pública"***, la acotación de una determinada zona de estacionamiento en la calzada para un aprovechamiento privativo por parte de los usuarios autorizados, la cual estará sujeta a la exacción de la tasa fiscal correspondiente.

2. Constituirán ***"Reservas de vía pública turística"***, de horario permanente, el espacio especialmente habilitado para que los clientes y proveedores del establecimiento hotelero puedan efectuar las operaciones de carga y descarga de equipajes y mercancías por el

tiempo limitado concedido en la autorización municipal. La longitud y delimitación del espacio se hará conforme a los criterios municipales vigentes.

3. Cuando proceda, los usuarios autorizados vendrán obligados a colocar las tarjetas que al efecto se concedan por la Concejalía-Delegada, sobre el salpicadero delantero del vehículo, perfectamente visibles en su parte izquierda.

Artículo 58. Revocación de licencia municipal de "Reservas de vía pública".

1. Las licencias municipales de "Reservas de vía pública" podrán ser revocadas en los siguientes casos:

a) Por haber sido sancionado el titular por resolución firme, más de dos veces en el plazo de un año, por el uso indebido de la "Reserva de vía pública".

b) Por no conservar la señalización obligatoria y delimitación en perfecto estado cuando, habiendo sido requerido para ello el titular, no lo hubiere ejecutado en el plazo comunicado.

c) Por el cambio de actividad del establecimiento para el que se concedió la licencia.

d) Por cambiar o alterar las circunstancias en base a las cuales se concedió la licencia, bien sea por cualquier modificación en las condiciones técnicas, o de viabilidad exigidas, sin que se le hubiere concedido autorización previa al titular.

2. Las licencias municipales de "Reservas de vía pública" podrán ser anuladas, o modificada su ubicación, cuando así lo requiera el interés general o las circunstancias de la vía, sin que el/la titular de las mismas adquiera por ello derecho a resarcimiento alguno.

Artículo 59. Señalización y delimitación

Las "Reservas de vía pública" serán señalizadas y delimitadas por el interesado conforme a los criterios municipales vigentes, correspondiendo al interesado el mantenimiento de las mismas, y resultando de aplicación por incumplimiento, el mismo criterio establecido en el art. 54 de la presente ordenanza.

TÍTULO CUARTO.- DE LAS MEDIDAS CAUTELARES

CAPÍTULO I: INMOVILIZACIÓN DEL VEHÍCULO

Artículo 60. Supuestos de inmovilización

1. La Policía Local podrá proceder a inmovilizar los vehículos cuando:

a) El vehículo carezca de autorización administrativa para circular, bien por no haberla obtenido, porque haya sido objeto de anulación o declarada su pérdida de vigencia, o se incumplan las condiciones de la autorización que habilita su circulación.

b) El vehículo presente deficiencias que constituyan un riesgo especialmente grave para la seguridad vial.

c) El conductor o el pasajero no hagan uso del casco de protección o de los dispositivos de retención infantil, en los casos que fuera obligatorio. Esta medida se aplicará a los ciclistas en los casos y condiciones establecidos por la legislación estatal en materia de tráfico.

d) Tenga lugar la negativa a efectuar las pruebas reglamentarias para la detección de alcohol o de la presencia de drogas en el organismo, por parte del conductor de un vehículo, en los casos tipificados en la legislación de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

e) El vehículo carezca de seguro obligatorio.

f) Se observe un exceso en los tiempos de conducción o una minoración en los tiempos de descanso que sean superiores al 50 % de los tiempos establecidos reglamentariamente, salvo que el conductor sea sustituido por otro.

g) Se produzca una ocupación excesiva del vehículo que suponga aumentar en un 50 % el número de plazas autorizadas, excluida la del conductor.

h) El vehículo supere los niveles de gases, humos y ruido permitidos reglamentariamente según el tipo de vehículo.

i) Existan indicios racionales que pongan de manifiesto la posible manipulación en los instrumentos de control de los vehículos de transporte de mercancías y de viajeros que estén obligados a utilizarlos.

j) Se detecte que el vehículo está dotado de mecanismos o sistemas encaminados a eludir la vigilancia de los Agentes de Tráfico y de los medios de control a través de captación de imágenes.

k) Se conduzca un vehículo para el que se exige permiso de las clases C o D, careciendo de la autorización administrativa correspondiente. Cuando el conductor no haya obtenido nunca ningún otro tipo de permiso o licencia de conducir, o presente cualquier permiso o licencia que no le habilite para conducir el vehículo correspondiente, se podrá inmovilizar igualmente el vehículo para evitar que se ponga en riesgo la seguridad vial.

Y en cualquier otra circunstancia que legalmente se establezca.

La inmovilización se levantará en el momento en que cese la causa que la motivó.

En los supuestos previstos en el apartado 1, párrafos h), i) y j), la inmovilización sólo se levantará en el supuesto de que, trasladado el vehículo a un taller autorizado o a una Estación I.T.V. designados por el Agente de la Autoridad, se certifique por los mismos la desaparición del sistema o manipulación detectada o ya no se superen los niveles permitidos.

2. En el supuesto regulado en el apartado 1, párrafo e), se estará a lo dispuesto en la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación Vial y en su desarrollo reglamentario, alzándose la inmovilización cuando el titular del vehículo acredite documentalmente la suscripción del seguro obligatorio del vehículo y además, si está matriculado en España, que el vehículo aparezca dado de alta en la base informática FIVA.

3. La inmovilización del vehículo se producirá en el lugar señalado por la Policía Local y deberá realizarse en el Recinto Municipal de Vehículos cuando el lugar donde se produzca la intervención con el vehículo no ofrezca a los policías actuantes garantías de seguridad. A estos efectos, los policías podrán indicar al conductor del vehículo que continúe circulando hasta el lugar designado cuando la circulación del vehículo se pueda llevar a cabo sin peligro para la seguridad vial y sin que se puedan causar molestias a terceros usuarios de la vía. En caso contrario, el vehículo inmovilizado deberá ser trasladado al Recinto Municipal de Vehículos por medio del servicio de grúa.

4. Los gastos que se originen como consecuencia de la inmovilización del vehículo serán por cuenta del conductor que cometió la infracción. En su defecto, serán por cuenta del conductor habitual o del arrendatario y, a falta de éstos, del titular. Los gastos deberán ser abonados como requisito previo a levantar la medida de inmovilización, sin perjuicio del correspondiente derecho de defensa y de la posibilidad de repercutirlos sobre la persona responsable que haya dado lugar a que la Administración adopte dicha medida. Los agentes podrán retirar el permiso de circulación del vehículo hasta que se haya acreditado el abono de los gastos referidos.

En los supuestos previstos en el apartado 1, párrafos h), i) y j), los gastos de la inspección correrán de cuenta del denunciado, si se acredita la infracción.

5. Si el vehículo inmovilizado fuese utilizado en régimen de arrendamiento, la inmovilización del vehículo se sustituirá por la prohibición de uso del vehículo por el infractor.

CAPÍTULO II: RETIRADA Y DEPÓSITO DE VEHÍCULOS DE LA VÍA PÚBLICA

Artículo 61. Supuestos de retirada y depósito del vehículo

1. La Policía Local podrá proceder, si el obligado a ello no lo hiciera, a la retirada del vehículo de la vía y su depósito en el Recinto Municipal de Vehículos en los siguientes casos:

a) Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público, u obstaculice o dificulte el funcionamiento de algún servicio público.

b) En caso de accidente que impida continuar su marcha.

c) Cuando, procediendo legalmente la inmovilización del vehículo, no hubiere lugar adecuado para practicarla sin obstaculizar la circulación de vehículos o personas.

d) Cuando, inmovilizado un vehículo de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 60, no cesasen las causas que motivaron la inmovilización.

e) Cuando un vehículo permanezca estacionado en lugares habilitados por la Autoridad municipal como zonas de aparcamiento reservado para el uso de vehículos que transportan personas con discapacidad que presentan movilidad reducida sin colocar la tarjeta que lo autoriza, o cuando la persona que figura en la tarjeta no haya hecho uso directo de la autorización, sea o no conductor del vehículo.

f) Cuando un vehículo permanezca estacionado en los carriles o partes de las vías reservados exclusivamente para la circulación o para el servicio de determinados usuarios, y en las zonas reservadas a la carga y descarga.

g) Cuando un vehículo permanezca estacionado en lugares habilitados por la Autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria sin colocar la acreditación que permite el estacionamiento o haber obtenido el correspondiente título habilitante.

A estos efectos se presumirá que no se ha obtenido el título habilitante cuando no se haya obtenido el correspondiente título electrónico habilitante.

No necesitarán dejar visible el título habilitante puesto que se comprobará electrónicamente por parte de los controladores habilitados. Caso de no constar dicho título se estará a lo dispuesto en este precepto.

h) Cuando, habiendo obtenido el título habilitante correspondiente, sin embargo se rebase el triple del tiempo concedido conforme a las normas reguladoras del servicio de estacionamiento regulado.

i) En caso de que se localice estacionado un vehículo que haya ocasionado un accidente de tráfico, habiéndose dado a la fuga sin dar cuenta a los Agentes de la Autoridad ni

a los otros usuarios perjudicados, a fin de identificar y denunciar al conductor responsable del accidente y de realizar los trámites oportunos para el resarcimiento de los daños producidos.

j) Cuando resulte necesario intervenir el vehículo para realizar cualquier diligencia policial o judicial que sea precisa, y por el tiempo mínimo imprescindible.

k) Por incumplimiento de las prohibiciones especiales de estacionamiento reguladas en el artículo 30 de esta Ordenanza, una vez denunciados, con excepción de los vehículos-vivienda que no desplieguen elementos y se comporten como otro vehículo cualquiera.

l) En cualquier otra circunstancia que legalmente se establezca.

2. Igualmente, y en concordancia con el artículo 5, apartado 8º, la Policía Local, con la colaboración en caso necesario de los Servicios Técnicos Municipales, podrá retirar las bicicletas y otros ciclos así los vehículos de movilidad personal, que fueran amarrados a elementos urbanos, tales como farolas, señales de tráfico, árboles, vallas, rejas, etc., así como sobre elementos de propiedad privada recayentes a la vía pública, en especial si dichos vehículos o artefactos dificultan la circulación de vehículos o personas o dañan el mobiliario urbano, así como si están abandonados. Para ello, podrán utilizar los elementos necesarios para cortar los amarres utilizados, tales como candados, cadenas, etc.

3. Salvo en los casos de sustracción u otras formas de utilización del vehículo en contra de la voluntad de su titular, debidamente justificadas, los gastos que se originen como consecuencia de la retirada y depósito a la que se refiere el apartado anterior, serán por cuenta del titular, del arrendatario o del conductor habitual, según el caso, que deberá abonarlos como requisito previo a la devolución del vehículo, sin perjuicio del derecho de recurso que le asiste y de la posibilidad de repercutirlos sobre el responsable del accidente, del abandono del vehículo o de la infracción que haya dado lugar a la retirada. El agente de la autoridad podrá retirar el permiso de circulación del vehículo hasta que se haya acreditado el abono de los gastos referidos.

En los casos en los cuales el titular del vehículo alegue la sustracción del mismo para quedar exento del pago de la tasa de arrastre y depósito, deberá acreditar esta circunstancia con la denuncia pertinente con la correspondiente antelación a la fecha y hora del arrastre.

La retirada del vehículo del depósito municipal solo podrá hacerla el titular previa presentación de la documentación que acredite tal titularidad. En caso de ausencia del titular, podrá hacer la retirada otra persona debidamente autorizada por el mismo. La documentación que exhiba la persona autorizada (no titular), debidamente firmada por el titular del vehículo,

deberá contener fotocopia de documento identificativo oficial del titular (pasaporte, DNI, carta de identidad, permiso de conducir, etc.). En caso de ofrecer dudas el documento aportado, no se entregará el vehículo a persona distinta del titular.

En caso de el titular del vehículo sea una persona jurídica, el conductor habilitado deberá estar debidamente acreditado por la empresa titular, para recuperar el vehículo retirado previo pago de las tasas correspondientes.

4. La Administración deberá comunicar la retirada y depósito del vehículo al titular en el plazo de 24 horas. La comunicación se efectuará a través de la Dirección Electrónica Vial, si el titular dispusiese de ella.

5. El servicio municipal de grúas no procederá a la retirada de vehículos estacionados en espacios privados, salvo que concurran circunstancias de emergencia, seguridad o haber sido dispuesto por la autoridad competente o que el uso de dichos espacios sea público.

Artículo 62. Concepto de estacionamiento en situación de peligro

Se considerará que un vehículo se encuentra estacionado originando una situación de peligro para el resto de peatones y conductores cuando se efectúe:

1) En las curvas o cambios de rasantes.

2) En las intersecciones de calles y sus proximidades, produciendo una disminución de la visibilidad.

3) En los lugares en los que se impida la visibilidad de las señales de circulación.

4) De manera que sobresalga del vértice de la esquina de la acera, obligando al resto de conductores a variar su trayectoria, o dificultando el giro de los vehículos.

5) Cuando se obstaculice la salida de emergencia de los locales destinados a espectáculos públicos y entretenimiento, durante las horas de apertura de los mismos.

6) En la calzada, fuera de los lugares permitidos.

7) En las medianas, separadores, isletas u otros elementos de canalización del tráfico.

8) En zonas del pavimento señalizadas con franjas blancas.

Artículo 63. Concepto de estacionamiento perturbando la circulación de peatones y vehículos

Se entenderá que el vehículo se encuentra estacionado en lugar que perturba la circulación de peatones y vehículos en los siguientes casos:

1) Cuando esté prohibida la parada.

2) Cuando no permita el paso de otros vehículos.

3) Cuando obstaculice la salida o acceso a un inmueble a través del vado.

4) Cuando se impida la incorporación a la circulación de otro vehículo correctamente estacionado.

5) Cuando se encuentre estacionado en doble fila sin conductor.

6) Cuando invada carriles o parte de las vías reservadas exclusivamente para la circulación o para el servicio de los demás usuarios.

7) Cuando se encuentre estacionado en los pasos de peatones, en los pasos para ciclistas o en sus proximidades, u obstaculizando los pasos rebajados para personas con movilidad reducida.

8) Cuando se encuentre estacionado en la acera, en islas peatonales y demás zonas reservadas a los peatones.

9) En vías de atención preferente.

10) En zonas reservadas a vehículos que transportan personas con discapacidad que presentan movilidad reducida, sin llevar colocada la tarjeta que lo autoriza.

Artículo 64. Concepto de estacionamiento obstaculizando el funcionamiento de un servicio público

El estacionamiento obstaculizará el funcionamiento de un servicio público cuando tenga lugar:

1) En las paradas reservadas a los vehículos de transporte público.

2) En los carriles reservados a la circulación de vehículos de transporte público.

3) En las zonas reservadas para la colocación de contenedores de residuos sólidos urbanos u otro tipo de mobiliario urbano.

4) En las salidas reservadas a servicios de urgencia y seguridad.

Artículo 65. Desplazamiento de vehículos

1. El Ayuntamiento podrá modificar provisionalmente el régimen de estacionamiento de sus vías públicas, cualquiera que sea el establecido, motivado por:

- El desarrollo de cualquier acto público o evento especial debidamente autorizado.

-Ser necesario un determinado espacio para su utilización como reserva de vía pública provisional.

-Tratarse de zonas donde se prevea la realización de labores de limpieza, reparación o señalización de la vía pública.

-Casos de emergencia.

2.- Cuando se trate de zonas de estacionamiento libre, se deberá señalizar la alteración del régimen de estacionamiento con 24 horas de antelación, si ello fuera posible, mediante la colocación de los avisos necesarios en los vehículos. Cuando se trate de zonas de estacionamiento regulado su alteración se señalizará con 5 horas de antelación. En caso de urgencia o por necesidades de los servicios públicos se podrá retirar inmediatamente en todo caso.

Una vez transcurridos los plazos anteriores, los vehículos que queden en las zonas acotadas serán desplazados mediante el servicio de grúa al lugar de vía pública más adecuado, procurando que esté próximo al lugar de retirada, lo cual se pondrá en conocimiento de sus titulares, dejando aviso en el lugar de su retirada. En estos supuestos los vehículos serán desplazados sin cargo para sus conductores.

3.- En los casos en que los agentes de policía local puedan acreditar, mediante informe elaborado al efecto, que la calle o zona acotada ha quedado expedita de vehículos y la señalización provisional visible, los vehículos que hayan estacionado después podrán ser denunciados y retirados por infracción a las normas contenidas en esta ordenanza y en la legislación concordante.

Artículo 66. Vehículos abandonados

1. Se entenderá que un vehículo está abandonado en la vía pública, pudiendo en tal caso la autoridad competente determinar su retirada de la vía y traslado al depósito municipal de vehículos, con devengo de las tasas de arrastre y depósito correspondiente, en los siguientes casos:

a) Cuando se compruebe, por los servicios municipales de policía local o agentes colaboradores de la policía local, que está estacionado en el mismo lugar por un tiempo superior a 10 días naturales y presente síntomas de abandono.

b) Cuando un vehículo estacionado por más de 48 horas en el mismo lugar presente síntomas de abandono evidentes, le falten las placas de matrícula o presenten desperfectos que determinen la imposibilidad de moverse el vehículo por sus propios medios.

2. Se podrá proceder por parte del Ayuntamiento, a ordenar el traslado del vehículo a un Centro Autorizado de Tratamiento de Vehículos, para su posterior destrucción y descontaminación, cuando estando el vehículo depositado en los locales al efecto, hayan transcurrido más de dos meses desde que el vehículo fuera inmovilizado o retirado de la vía pública y depositado por la Administración y su titular no hubiera retirado el vehículo.

3. Con anterioridad a la orden de destrucción del vehículo, la Administración requerirá al titular del mismo advirtiéndole que, de no proceder a su retirada en el plazo de un mes, se procederá a su traslado a un Centro Autorizado de Tratamiento o, en su caso, a la pública subasta del mismo.

4. En aquellos casos en que se estime conveniente, el órgano municipal competente podrá acordar la sustitución de la destrucción del vehículo por su adjudicación a los servicios municipales, o por su venta en pública subasta.

Artículo 67. Suspensión de la retirada o inmovilización del vehículo.

La retirada o la inmovilización del vehículo se suspenderá inmediatamente si el conductor comparece antes que la grúa haya iniciado su marcha con el vehículo enganchado o le haya sido puesto un sistema mecánico de inmovilización, y acredita las medidas necesarias para hacer cesar la situación irregular en la que se encontraba, tras el abono en el acto de la tasa fiscal o tarifa a que haya dado lugar el desplazamiento de la grúa municipal o la colocación del dispositivo de inmovilización del vehículo.

Artículo 68. Retirada de objetos.

Serán retirados inmediatamente de la vía pública por el Ayuntamiento de Benidorm todos aquellos objetos que se encuentren en la misma y no haya persona alguna que se haga responsable de los mismos, los cuales serán trasladados al Depósito Municipal de grúa o de Servicios Técnicos. Para autorizar la colocación de objetos en la vía pública, será condición

indispensable aportar, al menos, un teléfono que esté disponible las 24 horas y si realizada llamada al mismo, no se atendiese el requerimiento municipal, no se contestara a la llamada o no estuviese disponible el teléfono en dos intentos separados 5 minutos, se podrá proceder a su retirada.

De igual forma se actuará en el caso de que el objeto entorpezca el tráfico de peatones o de vehículos, así como si su propietario se negara a retirarlo de inmediato. Estos servicios devengarán la tasa fiscal correspondiente al propietario de los objetos.

Para los casos en que aquellos objetos situados en la vía pública hayan sido autorizados sin aportar dicho teléfono, se dispondrá de un mes desde la entrada en vigor del presente artículo. En caso de no aportarse un teléfono disponible durante 24 horas en el plazo indicado, y por razones de interés público, se podrán retirar dichos objetos inmediatamente sin aviso previo a sus propietarios.

Artículo 69. Supuestos especiales de retirada y depósito de vehículos y objetos.

Se entiende por supuestos especiales de retirada y depósito de vehículos u objetos, aquellos supuestos en los cuales se proceda a la retirada y deposito en locales municipales a requerimiento o solicitud de Juzgados y Tribunales, Tesorería General de la Seguridad Social, Dirección General de Tráfico y otros organismos o entidades de carácter público con potestad de ejecución de vía de apremio y embargo, entre otros.

En estos casos, se procederá por el Ayuntamiento a la retirada y depósito de los objetos o vehículos en los recintos al efecto municipales, practicando el cargo de los gastos devengados por tales conceptos a las personas o Administraciones Responsables, conforme se detalla a continuación:

a) Retirada y Deposito a requerimiento de la Autoridad Judicial en procedimientos civiles de embargo o ejecución: Se aplicará el cargo, del equivalente a los gastos de retirada y deposito conforme a la ordenanza fiscal correspondiente, en concepto de costas del procedimiento, a cargo de la persona condenada a su pago, o en su caso de la Administración competente en materia de provisión de medios materiales a la justicia o pago de justicia gratuita, según los casos.

b) Retirada y depósito a requerimiento de la Autoridad Judicial o Policía Judicial en procedimiento de carácter penal, intervención de los vehículos como efectos del delito,

embargo de los mismos y situaciones análogas derivadas de este tipo de procedimiento. Se aplicará el cargo, del equivalente a los gastos de retirada y deposito conforme a la ordenanza fiscal correspondiente, en concepto de costas del procedimiento, a cargo de la persona condenada a su pago, o en su caso de la Administración Competente en materia de provisión de medios materiales a la justicia o pago de justicia gratuita, según los casos.

c) Retirada y depósito a requerimiento de Administraciones Públicas tales como Tesorería General de la Seguridad Social, Ministerio de Hacienda, y análogos, con motivo de embargos que practiquen sobre objetos o vehículos. En estos casos se devengará la tasa correspondiente conforme la Ordenanza Fiscal de Aplicación.

Por parte del gestor del servicio de retirada y depósito de vehículos se deberá realizar, una vez ordenados por la Autoridad Administrativa o Judicial competente estos servicios, un procedimiento interno en el cual se ponga de manifiesto el devengo de los derechos derivados de estas actuaciones, a fin de que los incluyan en los presupuestos de derechos o costas aplicables a cada tipo de procedimiento.

TÍTULO QUINTO.- DE LA RESPONSABILIDAD

Artículo 70. Personas responsables

1. La responsabilidad por las infracciones a lo dispuesto en esta Ordenanza recaerá directamente en el autor del hecho en que consista la infracción. No obstante:

a) El conductor de una motocicleta, de un ciclomotor, de un vehículo de tres o cuatro ruedas no carrozados o de cualquier otro vehículo para el que se exija el uso de casco por conductor y pasajero será responsable por la no utilización del casco de protección por el pasajero, así como por transportar pasajeros que no cuenten con la edad mínima exigida.

Asimismo, el conductor del vehículo será responsable por la no utilización de los sistemas de retención infantil. Por excepción, los conductores profesionales, cuando presten servicio público a terceros, no se considerarán responsables del incumplimiento de esta norma por parte de los ocupantes del vehículo.

b) Cuando la autoría de los hechos cometidos corresponda a un menor de 18 años, responderán solidariamente con él sus padres, madres, tutores, acogedores y guardadores legales o de hecho, por este orden, en razón al incumplimiento de la obligación impuesta a éstos que conlleva un deber de prevenir la infracción administrativa que se impute a los menores.

La responsabilidad solidaria quedará referida estrictamente a la pecuniaria derivada de la multa impuesta.

c) En los supuestos en que no tenga lugar la detención del vehículo y éste tuviese designado un conductor habitual, la responsabilidad por la infracción recaerá en éste, salvo en el supuesto de que acreditase que era otro el conductor o la sustracción del vehículo.

d) En los supuestos en que no tenga lugar la detención del vehículo y éste no tuviese designado un conductor habitual, será responsable el conductor identificado por el titular o el arrendatario a largo plazo, de acuerdo con las obligaciones impuestas en el artículo 71 siguiente.

e) En las empresas de arrendamiento de vehículos a corto plazo será responsable el arrendatario del vehículo. En caso de que éste manifestara no ser el conductor, o fuese persona jurídica, le corresponderán las obligaciones que para el titular establece el artículo 71 siguiente. La misma responsabilidad alcanzará a los titulares de los talleres mecánicos o establecimientos de compraventa de vehículos por las infracciones cometidas con los vehículos mientras se encuentren allí depositados.

f) El titular, o el arrendatario a largo plazo, en el supuesto de que constase en el Registro de Vehículos, será en todo caso responsable de las infracciones relativas a la documentación del vehículo, a los reconocimientos periódicos y a su estado de conservación, cuando las deficiencias afecten a las condiciones de seguridad del vehículo.

g) El titular o el arrendatario, en el supuesto de que constase en el Registro de Vehículos, será responsable de las infracciones por estacionamiento, salvo en los supuestos en que el vehículo tuviese designado un conductor habitual o se indique un conductor responsable del hecho.

2. Lo dispuesto en el presente artículo se entenderá a los únicos efectos de la determinación de la responsabilidad en el ámbito administrativo por las infracciones tipificadas en la presente Ordenanza o en la legislación de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 71. Obligaciones del titular del vehículo y del conductor habitual.

1. El titular de un vehículo tiene las siguientes obligaciones:

a) Facilitar a la Administración la identificación del conductor del vehículo en el momento de ser cometida una infracción. Los datos facilitados deben incluir el número del permiso o licencia de conducción que permita la identificación en el Registro de Conductores e Infractores.

Si el conductor no figura inscrito en el Registro de Conductores e Infractores, el titular deberá disponer de copia de la autorización administrativa que le habilite a conducir en España y facilitarla a la Administración cuando le sea requerida. Si la titular fuese una empresa de alquiler de vehículos sin conductor, la copia de la autorización administrativa podrá sustituirse por la copia del contrato de arrendamiento.

b) Impedir que el vehículo sea conducido por quienes nunca hubieren obtenido el permiso o la licencia de conducción correspondiente.

2. Cuando el titular del vehículo haya comunicado al Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico el conductor habitual del mismo en los términos que se determinen por Orden del Ministro del Interior, quedará exonerado de las obligaciones anteriores, que se trasladarán al conductor habitual.

Por –*conductor habitual*- se entiende la persona que, contando con el permiso o licencia de conducción necesario, e inscrita en el Registro de Conductores e Infractores, haya sido designada por el titular de un vehículo, previo su consentimiento, por ser aquella la que de manera usual o con mayor frecuencia conduce dicho vehículo.

3. Las obligaciones establecidas en el apartado 1 y la comunicación descrita en el apartado anterior corresponderán al arrendatario a largo plazo del vehículo, en el supuesto de que hubiese constancia de éste en el Registro de Vehículos.

TÍTULO SEXTO.- DEL PROCEDIMIENTO SANCIONADOR

Artículo 72. Competencia

Será competencia de la Alcaldía-Presidencia, y por su delegación del/de la Concejal/a en quien pudiera delegar, la imposición de las sanciones por hechos que constituyan infracción a los preceptos contenidos en la presente Ordenanza, cometidos en las vías urbanas del municipio de Benidorm.

Las competencias municipales en materia sancionadora de tráfico no comprenden las infracciones a los preceptos del Título IV del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, ni las cometidas en vías interurbanas que atraviesen el municipio, ni en travesías en tanto no tengan el carácter de vías urbanas.

Artículo 73. Actuaciones administrativas y jurisdiccionales penales.

1. Cuando en un procedimiento administrativo de carácter sancionador contemplado en esta Ordenanza se ponga de manifiesto un hecho que ofrezca apariencia de delito o falta perseguible de oficio, la Autoridad administrativa lo pondrá en conocimiento del Ministerio Fiscal, por si hubiere lugar al ejercicio de la acción penal y acordará la suspensión de las actuaciones.

2. Concluido el proceso penal con sentencia condenatoria de los inculpados se archivará el procedimiento administrativo sin declaración de responsabilidad.

Si la sentencia fuera absolutoria o el procedimiento penal finalizara con otra resolución que le ponga fin sin declaración de responsabilidad, y siempre que la misma no estuviera fundada en la inexistencia del hecho, se podrá iniciar o continuar el procedimiento administrativo sancionador contra quien no hubiese sido condenado en vía penal.

3. La resolución que se dicte deberá respetar, en todo caso, la declaración de hechos probados en dicho procedimiento penal.

Artículo 74. Cuadro general de infracciones.

1. Las acciones u omisiones contrarias a esta Ordenanza tendrán el carácter de infracciones administrativas y serán sancionadas en los casos, forma y medida que se determinan en la misma y, especialmente, en el Anexo I (Cuadro de Infracciones y Sanciones).

Cuando las acciones u omisiones puedan constituir delitos o faltas tipificadas en las leyes penales, se estará a lo dispuesto en el artículo 73.

2. Las infracciones a que hace referencia el apartado anterior se clasifican en leves, graves y muy graves.

3. Son infracciones leves las cometidas contra las normas contenidas en esta Ordenanza que no se califiquen expresamente como graves o muy graves en el Anexo I (Cuadro de Infracciones y Sanciones).

Artículo 75. Sanciones.

1. Las infracciones leves serán sancionadas con multa de hasta 100 euros; las graves con multa de 200 euros; y las muy graves con multa de 500 euros. No obstante, las infracciones consistentes en no respetar los límites de velocidad se sancionarán en la cuantía prevista en el Cuadro de Infracciones y Sanciones de la Dirección General de Tráfico.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto anteriormente, en la imposición de sanciones deberá tenerse en cuenta que:

a) Las infracciones por "Conducir con tasas de alcohol superiores a las que reglamentariamente se establezcan, o con presencia en el organismo de drogas" y por "Incumplir la obligación de todos los conductores de vehículos, y de los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de tráfico o hayan cometido una infracción, de someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de alcohol o de la presencia de drogas en el organismo", serán sancionadas con multa de 1.000 euros.

En el supuesto de conducción con tasas de alcohol superiores a las que reglamentariamente se establezcan, esta sanción únicamente se impondrá al conductor que ya hubiera sido sancionado en el año inmediatamente anterior por exceder la tasa de alcohol permitida, así como al que circule con una tasa que supere el doble de la permitida.

b) La multa por la infracción consistente en **"**Incumplir el titular o el arrendatario del vehículo con el que se haya cometido la infracción la obligación de identificar verazmente al conductor responsable de dicha infracción, cuando sean debidamente requeridos para ello en el plazo establecido", será el doble de la prevista para la infracción originaria que la motivó, si es infracción leve, y el triple, si es infracción grave o muy grave. En el supuesto de las empresas

de alquiler de vehículos sin conductor la obligación de identificar se ajustará a las previsiones al respecto del artículo 11 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

c) La infracción consistente en "Conducir vehículos que tengan instalados inhibidores de radares o cinemómetros o cualesquiera otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico", se sancionará con multa de 6.000 euros.

d) Las infracciones reguladas en el artículo 77. n), ñ), o), p), y r) del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, se sancionarán con multa de entre 3.000 y 20.000 euros.

3. Aquellas infracciones de tráfico que no estando explícitamente previstas en la presente Ordenanza ni en su Anexo I (Cuadro de Infracciones y Sanciones), se hallen tipificadas en la legislación de tráfico, circulación y seguridad vial, o en sus normas de desarrollo, y resultaren de competencia municipal por el tipo de vía en que se cometen y por la materia sobre la que versan, serán sancionadas con arreglo al siguiente criterio:

a) Las infracciones LEVES, serán sancionadas con el importe de 100 euros.
b) Las infracciones GRAVES, con 200 euros.
c) Las infracciones MUY GRAVES, con 500 euros.

Artículo 76. Graduación de las sanciones.

La cuantía económica de las multas establecidas en el artículo anterior y en el Anexo I (Cuadro de Infracciones y Sanciones) podrá incrementarse en un 30 %, en atención a la gravedad y trascendencia del hecho, los antecedentes del infractor y a su condición de reincidente, el peligro potencial creado para él mismo y para los demás usuarios de la vía y al criterio de proporcionalidad.

Los criterios de graduación establecidos anteriormente serán asimismo de aplicación a las sanciones por las infracciones previstas en el artículo 77, párrafos n), ñ), o), p), y r), ambos incluidos, del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Artículo 77. Incoación.

1. El procedimiento sancionador se incoará de oficio por la Autoridad municipal competente que tenga noticia de los hechos que puedan constituir infracciones tipificadas en

esta Ordenanza, por iniciativa propia o mediante denuncia de los miembros de la Policía Local de Benidorm o de cualquier persona que tenga conocimiento de los hechos.

2. No obstante, la denuncia formulada por los miembros de la Policía Local de Benidorm y notificada en el acto al denunciado constituye el acto de iniciación del procedimiento sancionador a todos los efectos.

Artículo 78. Denuncias.

1. Los miembros de la Policía Local de Benidorm deberán denunciar las infracciones que observen cuando ejerzan sus funciones.

2. En las denuncias por hechos de circulación deberá constar, en todo caso:

a) La identificación del vehículo con el que se hubiese cometido la supuesta infracción.

b) La identidad del denunciado, si fuere conocida.

c) Una descripción sucinta del hecho, con expresión del lugar o tramo, fecha y hora.

d) El número de identificación profesional del policía local. En caso de denuncias voluntarias efectuadas por particulares, deberá constar su nombre, apellidos y domicilio.

3. En las denuncias que los miembros de la Policía Local notifiquen en el acto al denunciado deberá constar, además, a efectos de lo dispuesto en el artículo 77.2:

a) La infracción presuntamente cometida, la sanción que pudiera corresponder y el número de puntos cuya pérdida lleve aparejada la infracción, conforme a lo dispuesto en esta Ordenanza y su Anexo I (Cuadro de Infracciones y Sanciones).

b) El órgano competente para imponer la sanción y la norma que le atribuye tal competencia.

c) Si el denunciado procede al abono de la sanción en el acto deberá señalarse, además, la cantidad abonada y las consecuencias derivadas del pago de la sanción previstas en el artículo 84.

d) En el caso de que no se proceda al abono en el acto de la sanción, deberá indicarse que dicha denuncia inicia el procedimiento sancionador y que dispone de un plazo de veinte días naturales para efectuar el pago, con la reducción y las consecuencias establecidas en el artículo 83, o para formular las alegaciones y proponer las pruebas que estime convenientes. En este caso, se indicarán los lugares, oficinas o dependencias donde puede presentarlas.

e) Si en el plazo señalado en el párrafo anterior no se hubiesen formulado alegaciones o no se hubiese abonado la multa, se indicará que el procedimiento se tendrá por concluido el día siguiente a la finalización de dicho plazo, conforme se establece en el artículo 85.5.

f) El domicilio que, en su caso, indique el interesado a efectos de notificaciones. Este domicilio no se tendrá en cuenta si el denunciado tuviese asignada una Dirección Electrónica Vial, ello sin perjuicio de lo previsto en la normativa sobre acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos.

4. Otros requisitos de la denuncia:

a) En las denuncias de carácter obligatorio, el agente denunciante entregará una copia impresa al presunto infractor (o colocándola sobre el parabrisas del vehículo estacionado en ausencia del conductor), remitiéndose al órgano instructor del expediente por vía telemática a través de las terminales informáticas (PDAs).

b) La denuncia telemática será firmada por el agente denunciante y por el denunciado (en caso de hallarse localizado), sin que la firma de este último suponga aceptación de los hechos que se le imputan. Asimismo, podrá firmar otro agente que haya observado los hechos, en calidad de testigo.

c) En el supuesto de que el denunciado se negase a firmar, el Agente denunciante hará constar esta circunstancia en la denuncia telemática.

5. Los vigilantes de las zonas de estacionamiento limitado podrán denunciar las infracciones generales de estacionamiento que observen y las referidas a la normativa específica que regula dichas zonas.

Asimismo, cualquier persona podrá formular denuncia de las infracciones a los preceptos de la presente Ordenanza que pudiera observar.

6. En el supuesto de infracciones que impliquen detracción de puntos, el Agente denunciante tomará nota de los datos del permiso o de la licencia de conducción y los remitirá al órgano sancionador competente que, cuando la sanción sea firme en vía administrativa, los comunicará juntamente con la sanción y la detracción de puntos correspondiente al Registro de Conductores e Infractores.

7. Cuando el infractor no acredite su residencia legal en territorio español, el Agente denunciante fijará provisionalmente la cuantía de la multa y, de no depositarse su importe, el

vehículo será inmovilizarlo en el Recinto Municipal de Vehículos. El depósito podrá efectuarse mediante tarjeta de crédito, o en metálico en euros y, en todo caso, se tendrá en cuenta lo previsto en el artículo 84 respecto a la posibilidad de reducción del 50 % de la multa inicialmente fijada. Esta medida se adoptará independientemente de la titularidad del vehículo, para hacer efectivo el abono de la denuncia impuesta como requisito para poder entregar el vehículo al titular o a persona debidamente autorizada por este.

Artículo 79. Valor probatorio de las denuncias de los Agentes de la Autoridad.

Las denuncias formuladas por los miembros de la Policía Local de Benidorm en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas tendrán valor probatorio, salvo prueba en contrario, de los hechos denunciados, de la identidad de quienes los hubieran cometido y, en su caso, de la notificación de la denuncia, sin perjuicio del deber de aquéllos de aportar todos los elementos probatorios que sean posibles sobre el hecho denunciado.

Artículo 80. Notificación de la denuncia.

1. Las denuncias se notificarán en el acto al denunciado.

2. No obstante, la notificación podrá efectuarse en un momento posterior siempre que se dé alguna de las siguientes circunstancias:

a) Que la denuncia se formule en circunstancias en que la detención del vehículo pueda originar un riesgo para la circulación. En este caso, el Agente deberá indicar los motivos concretos que la impiden.

b) Que la denuncia se formule estando el vehículo estacionado, cuando el conductor no esté presente.

c) Que la autoridad sancionadora haya tenido conocimiento de los hechos a través de medios de captación y reproducción de imágenes que permitan la identificación del vehículo.

d) Que el agente denunciante se encuentre realizando labores de vigilancia y control de tráfico y carezca de medios para proceder a la persecución del vehículo.

Artículo 81. Denuncias de carácter voluntario

Las denuncias de carácter voluntario podrán formularse ante el Agente de la Policía Local que se encuentre más próximo al lugar de los hechos o mediante escrito dirigido a la Alcaldía-Presidencia o Concejalía-Delegada.

Cuando la denuncia se formulase ante los miembros de la Policía Local, estos extenderán la correspondiente denuncia telemática en la que harán constar sí pudieron comprobar personalmente la presunta infracción denunciada, así como si pudieron notificarla.

Artículo 82. Práctica de la notificación de las denuncias.

1. El órgano instructor de sanciones del Ayuntamiento de Benidorm, o el órgano que tenga la delegación de competencias y/o la encomienda de gestión de los expedientes sancionadores de tráfico, notificarán las denuncias que no se entreguen en el acto y las demás notificaciones a que dé lugar el procedimiento sancionador en la Dirección Electrónica Vial (DEV).

En el caso de que el denunciado no la tuviese, la notificación se efectuará en el domicilio que expresamente hubiese indicado para el procedimiento, y en su defecto, en el domicilio que figure en los registros del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o del organismo que tenga delegación de competencias y/o la encomienda de gestión de los expedientes sancionadores de tráfico.

2. La notificación en la Dirección Electrónica Vial (DEV) permitirá acreditar la fecha y hora en que se produzca la puesta a disposición del denunciado del acto objeto de notificación, así como el acceso a su contenido, momento a partir del cual la notificación se entenderá practicada a todos los efectos legales.

Si existiendo constancia de la recepción de la notificación en la Dirección Electrónica Vial (DEV), transcurrieran diez días naturales sin que se acceda a su contenido, se entenderá que aquélla ha sido rechazada, salvo que de oficio o a instancia del destinatario se compruebe la imposibilidad técnica o material del acceso. El rechazo se hará constar en el procedimiento sancionador, especificándose las circunstancias del intento de notificación, y se tendrá por efectuado el trámite, continuándose el procedimiento.

3. Cuando la notificación se practique en el domicilio del interesado, de no hallarse presente éste en el momento de entregarse, podrá hacerse cargo de la misma cualquier persona que se encuentre en el domicilio y haga constar su identidad.

Si nadie se hiciera cargo de la notificación, se dejará constancia de esta circunstancia en el procedimiento sancionador, junto con el día y la hora en que se intentó, y se practicará de nuevo dentro de los tres días siguientes. Si tampoco fuera posible la entrega, se dará por cumplido el trámite, procediéndose a la publicación en el Boletín Oficial del Estado.

Si estando el interesado en el domicilio rechazase la notificación, se hará constar en el procedimiento sancionador, especificándose las circunstancias del intento de notificación, teniéndose por efectuado el trámite y continuándose el procedimiento.

4. Notificaciones en el «Boletín Oficial del Estado» (BOE).

Las notificaciones que no puedan efectuarse en la Dirección Electrónica Vial (DEV) y, en caso de no disponer de la misma, en el domicilio expresamente indicado para el procedimiento o, de no haber indicado ninguno, en el domicilio que figure en los registros del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, se practicarán en el «Boletín Oficial del Estado» (BOE). Transcurrido el período de veinte días naturales desde que la notificación se hubiese publicado en el BOE se entenderá que ésta ha sido practicada, dándose por cumplido dicho trámite.

5.- Notificaciones en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA):

Con carácter previo y facultativo, las notificaciones a que se refiere el apartado anterior podrán practicarse también en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA), gestionado por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, conforme a lo dispuesto en la normativa de protección de datos de carácter personal y en la de acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos.

Artículo 83. Clases de procedimientos sancionadores.

1. Notificada la denuncia, ya sea en el acto o en un momento posterior, el denunciado dispondrá de un plazo de 20 días naturales para realizar el pago voluntario con reducción de la sanción de multa, o para formular las alegaciones y proponer o aportar las pruebas que estime oportunas.

En el supuesto de que no se haya producido la detención del vehículo, el titular, el arrendatario a largo plazo o el conductor habitual, en su caso, dispondrán de un plazo de 20días naturales para identificar al conductor responsable de la infracción, contra el que se iniciará el procedimiento sancionador. Esta identificación se efectuará por medios telemáticos si la notificación se hubiese realizado a través de la Dirección Electrónica Vial (DEV).

Si se efectúa el pago de la multa en las condiciones indicadas en el párrafo primero, se seguirá el procedimiento sancionador abreviado, y en caso de no hacerlo, el procedimiento sancionador ordinario.

2. El procedimiento sancionador abreviado no será de aplicación a las infracciones previstas en el artículo 77. h), j), n), ñ), o), p), q) y r) del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

3. Además de en los registros, oficinas y dependencias previstos en la normativa de procedimiento administrativo común, las alegaciones, escritos y recursos que se deriven de los procedimientos sancionadores en materia de tráfico podrán presentarse en los registros, oficinas y dependencias expresamente designados en la correspondiente denuncia o resolución sancionadora. Cuando se presenten en los registros, oficinas o dependencias no designados expresamente, éstos los remitirán al órgano que tenga la delegación de competencias y/o la encomienda de gestión de los expedientes sancionadores de tráfico.

Artículo 84. Procedimiento sancionador abreviado.

Una vez realizado el pago voluntario de la multa, ya sea en el acto de entrega de la denuncia o dentro del plazo de veinte días naturales contados desde el día siguiente al de su notificación, se tendrá por concluido el procedimiento sancionador con las siguientes consecuencias:

a) La reducción del 50 % del importe de la sanción de multa.

b) La renuncia a formular alegaciones. En el caso de que fuesen formuladas se tendrán por no presentadas.

c) La terminación del procedimiento, sin necesidad de dictar resolución expresa, el día en que se realice el pago.

d) El agotamiento de la vía administrativa, siendo recurrible únicamente ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo.

e) El plazo para interponer el recurso contencioso-administrativo se iniciará el día siguiente a aquél en que tenga lugar el pago.

f) La firmeza de la sanción en la vía administrativa desde el momento del pago, produciendo plenos efectos desde el día siguiente.

g) La sanción no computará como antecedente en el Registro de Conductores e Infractores, siempre que se trate de infracciones graves que no lleven aparejada pérdida de puntos.

Artículo 85. Procedimiento sancionador ordinario.

1. Notificada la denuncia, el interesado dispondrá de un plazo de 20 días naturales para formular las alegaciones que tenga por conveniente y proponer o aportar las pruebas que estime oportunas.

2. Si las alegaciones formuladas aportan datos nuevos o distintos de los constatados por el agente denunciante, y siempre que se estime necesario por el instructor, se dará traslado de aquéllas al agente para que informe en el plazo de 15 días naturales.

En todo caso, el instructor podrá acordar que se practiquen las pruebas que estime pertinentes para la averiguación y calificación de los hechos y para la determinación de las posibles responsabilidades. La denegación de la práctica de las pruebas deberá ser motivada, dejando constancia en el procedimiento sancionador.

3. Concluida la instrucción del procedimiento sancionador, el órgano instructor elevará propuesta de resolución al órgano competente para sancionar para que dicte la resolución que proceda. Únicamente se dará traslado de la propuesta al interesado, para que pueda formular nuevas alegaciones en el plazo de 15 días naturales, si figuran en el procedimiento sancionador o se han tenido en cuenta en la resolución otros hechos u otras alegaciones y pruebas diferentes a las aducidas por el interesado.

4. Cuando se trate de infracciones leves, de infracciones graves que no supongan la detracción de puntos, o de infracciones muy graves y graves cuya notificación se efectuase en el acto de la denuncia, si el denunciado no formula alegaciones ni abona el importe de la multa en el plazo de 20 días naturales siguientes al de la notificación de la denuncia, ésta surtirá el efecto de acto resolutorio del procedimiento sancionador. En este supuesto, la sanción podrá ejecutarse transcurridos treinta días naturales desde la notificación de la denuncia.

5. La terminación del procedimiento pone fin a la vía administrativa y la sanción se podrá ejecutar desde el día siguiente al transcurso de los treinta días antes indicados.

Artículo 86. Recursos en el procedimiento sancionador ordinario.

1. La resolución sancionadora pondrá fin a la vía administrativa y la sanción se podrá ejecutar desde el día siguiente a aquél en que se notifique al interesado, produciendo plenos efectos, o, en su caso, una vez haya transcurrido el plazo indicado en el apartado cuarto del artículo anterior.

2. Contra las resoluciones sancionadoras, podrá interponerse recurso de reposición, con carácter potestativo, en el plazo de un mes contado desde el día siguiente al de su notificación.

El recurso se interpondrá ante el órgano que dictó la resolución sancionadora, que será el competente para resolverlo.

3. La interposición del recurso de reposición no suspenderá la ejecución del acto impugnado ni la de la sanción. En el caso de que el recurrente solicite la suspensión de la ejecución, esta se entenderá denegada transcurrido el plazo de un mes desde la solicitud sin que se haya resuelto.

4. No se tendrán en cuenta en la resolución del recurso hechos, documentos y alegaciones del recurrente que pudieran haber sido aportados en el procedimiento originario.

5. El recurso de reposición regulado en este artículo se entenderá desestimado si no recae resolución expresa en el plazo de un mes, quedando expedita la vía contencioso-administrativa.

Artículo 87. Ejecución de las sanciones.

Una vez firmes en vía administrativa, se podrá proceder a la ejecución de las sanciones conforme a lo previsto en esta Ordenanza.

Artículo 88. Cobro de multas.

1. Las multas que no hayan sido abonadas durante el procedimiento deberán hacerse efectivas, dentro de los 15 días naturales siguientes a la fecha de la firmeza de la sanción, a los órganos de recaudación de la administración gestora, directamente o a través de entidades bancarias o de crédito concertadas.

2. Vencido el plazo de ingreso establecido en el apartado anterior sin que se hubiese satisfecho la multa, su exacción se llevará a cabo por el procedimiento de apremio. A tal

efecto, será título ejecutivo la providencia de apremio notificada al deudor, expedida por el órgano competente de la Administración gestora.

Artículo 89. Responsables subsidiarios del pago de multas.

1. Los titulares de los vehículos con los que se haya cometido una infracción serán responsables subsidiarios en caso de impago de la multa impuesta al conductor, salvo en los siguientes supuestos:

a) Robo, hurto o cualquier otro uso en el que quede acreditado que el vehículo fue utilizado en contra de su voluntad.

b) Cuando la titular sea una empresa de alquiler sin conductor.

c) Cuando el vehículo tenga designado un arrendatario a largo plazo en el momento de cometerse la infracción. En este caso, la responsabilidad recaerá en éste.

d) Cuando el vehículo tenga designado un conductor habitual en el momento de cometerse la infracción. En este caso, la responsabilidad recaerá en éste.

2. La declaración de responsabilidad subsidiaria y sus consecuencias, incluida la posibilidad de adoptar medidas cautelares, se regirán por lo dispuesto en la normativa tributaria.

3. El responsable que haya satisfecho la multa tiene derecho de reembolso contra el infractor por la totalidad de lo que haya satisfecho.

Artículo 90. Prescripción y caducidad.

1. El plazo de prescripción de las infracciones previstas en esta Ordenanza será de tres meses para las infracciones leves y de seis meses para las infracciones graves y muy graves.

El plazo de prescripción comenzará a contar a partir del mismo día en que los hechos se hubieran cometido.

2. La prescripción se interrumpe por cualquier actuación administrativa de la que tenga conocimiento el denunciado o esté encaminada a averiguar su identidad o domicilio y se practique con otras Administraciones, Instituciones u Organismos. También se interrumpe por la notificación efectuada de acuerdo con los artículos 80 y 82.

El plazo de prescripción se reanudará si el procedimiento se paraliza durante más de un mes por causa no imputable al denunciado.

3. Si no se hubiera producido la resolución sancionadora transcurrido un año desde la iniciación del procedimiento, se producirá su caducidad y se procederá al archivo de las actuaciones, a solicitud de cualquier interesado o de oficio por el órgano competente para dictar resolución.

Cuando la paralización del procedimiento se hubiera producido a causa del conocimiento de los hechos por la jurisdicción penal, el plazo de caducidad se suspenderá y, una vez haya adquirido firmeza la resolución judicial, se reanudará el cómputo del plazo de caducidad por el tiempo que restaba en el momento de acordar la suspensión.

4. El plazo de prescripción de las sanciones consistentes en multa pecuniaria será de cuatro años, computados desde el día siguiente a aquél en que adquiera firmeza en vía administrativa la sanción en vía administrativa.

El cómputo y la interrupción del plazo de prescripción del derecho de la Administración para exigir el pago de las sanciones consistentes en multa pecuniaria se regirán por lo dispuesto en la normativa tributaria.

Artículo 91. Anotación y cancelación.

1. Las sanciones graves y muy graves deberán ser comunicadas al Registro de Conductores e Infractores por la Autoridad municipal que la hubiera impuesto en el plazo de los 15 días naturales siguientes a su firmeza en vía administrativa.

2. Las anotaciones se cancelarán de oficio, a efectos de antecedentes, una vez transcurridos tres años desde su total cumplimiento o prescripción.

TITULO SÉPTIMO. - DE LAS TARJETAS MUNICIPALES DE TRÁFICO.

CAPÍTULO 1º. Disposiciones generales.

Artículo 92. Clases y conceptos generales.

1. Las tarjetas otorgadas por esta Ayuntamiento pueden ser de dos clases:

a) Las que tengan por finalidad la exhibición de la misma como título habilitante.

b) Las de funcionamiento electromagnético para el acceso a zonas de circulación restringidas reguladas por mecanismos mecánicos o informáticos. No obstante, la norma general será acceder a dichas zonas mediante sistemas de reconocimiento de matrícula, si ello fuera posible.

2. La concesión de las tarjetas municipales de tráfico por el Ayuntamiento, será competencia de la Concejalía-Delegada de Movilidad, de acuerdo con los requisitos que en cada caso sean exigidos.

3. Éstas se concretarán en las modalidades especificadas en los artículos siguientes, sin perjuicio de otras que en su caso pudieran crearse.

4. Colocación de la tarjeta: Para que la tarjeta concedida pueda tener eficacia, su titular deberá colocarla sobre el salpicadero delantero del vehículo, en su parte izquierda, de forma que sea perfectamente visible.

CAPÍTULO 2º. DE LAS TARJETAS MUNICIPALES.

Artículo 93. Tarjeta de "Residente".

1. La tarjeta de "Residente" se concederá a los vehículos cuyos titulares estén domiciliados, posean negocios o tengan plaza de garaje en la zona afectada por la restricción de paso y permitida para residentes que cumplan con los requisitos que en cada caso se exijan.

No se exige soporte físico, siendo suficiente lo que el Ayuntamiento determine en cada caso (autorización virtual o de otro tipo). Las condiciones y criterios de otorgamiento de este tipo de autorización serán reguladas mediante Decreto de la Alcaldía-Presidencia o de la Concejalía Delegada. Dicha autorización sólo será válida para circular por la zona denominada, cumpliendo con las limitaciones que en cada caso se impongan en la vía y por el período que en la misma conste.

Artículo 93 bis. Tarjeta de "Residente" para estacionamiento.

Para acreditar el derecho a la exención como residente, del pago de las zonas de estacionamiento regulado contenidas en esta ordenanza, el titular deberá inscribirse como tal en las bases de datos de la empresa gestora del servicio, o en su caso del Ayuntamiento, cuando el mismo sea gestionado directamente, acreditando tanto su condición de residente en

el municipio, como la inscripción del vehículo en el padrón fiscal municipal. Por otra parte, y hasta en tanto en cuanto el Ayuntamiento posibilite virtualmente las tarjetas de residente A y/o B, por Decreto de la Alcaldía-Presidencia o de la Concejalía Delegada, estas tarjetas consistirán en una pegatina entregada por la Concejalía Delegada y que se deberá colocar en el lado izquierdo del parabrisas.

La acreditación de la condición de residente se realizará mediante el Padrón de habitantes de Benidorm junto con el Padrón de vehículos, que acreditará que el impuesto de circulación del Ayuntamiento de Benidorm del ejercicio correspondiente está debidamente pagado, y en el cual constarán la identificación del vehículo y la titularidad del mismo.

Las personas jurídicas acreditarán su condición de residentes mediante el alta en el Padrón Fiscal del Impuesto de Actividades Económicas, o cuando no sea necesario el alta en este impuesto, mediante certificación del registro mercantil del domicilio social de la empresa o sociedad en el municipio de Benidorm. Los casos singulares no contemplados en la presente regulación se determinarán mediante Decreto de Alcaldía-Presidencia o Concejalía Delegada.

Las personas físicas o jurídicas que sean titulares de vehículos en régimen de arrendamiento de larga duración (renting y casos similares), deberán igualmente estar dadas de alta en el censo o registro correspondiente como residentes en Benidorm para obtener la tarjeta de residente para estacionamiento.

La tarjeta de residente se deberá renovar anualmente excepto en los casos en que el Ayuntamiento decrete prórroga al efecto. También se podrá revisar en cualquier momento si se siguen cumpliendo los requisitos por los que se otorga la condición de residente a efectos de esta ordenanza. En el caso de que se trate de vehículos recién adquiridos por personas (físicas o jurídicas) empadronadas en Benidorm, o de personas recién empadronadas en Benidorm, se dispone de un plazo de tres meses para incluir los vehículos en el padrón de vehículos de Benidorm. Durante este plazo podrán disfrutar de los beneficios de la condición de residente.

Artículo 94. Tarjeta de "Servicio oficial".

1. Se concederá a aquellos vehículos que se les dé la consideración de oficiales en razón de su titularidad y/o del servicio a realizar. Su concesión será restrictiva, debiendo

otorgar otro tipo de tarjeta cuando el uso o servicio que se quiere satisfacer, pueda ser cubierto por los efectos de cualquier otra.

2. Los vehículos provistos de esta autorización podrán estacionar en aquellas zonas señalizadas al efecto, así como en las zonas expresadas en la propia tarjeta, y por el tiempo máximo en ella indicados.

3. De igual forma podrán circular por las zonas restringidas. Para ello, deberá constar tal circunstancia en la propia tarjeta.

4. Las autorizaciones de "Servicio Oficial" expedidas por otras administraciones públicas tendrán idéntica validez, cuando sean usadas con el fin para el que fueron autorizadas y, además, sean validadas por la Concejalía Delegada de Movilidad.

Artículo 95. Tarjeta de "Utilización en zona".

Podrá concederse tarjeta de "Utilización en zona", en determinados centros oficiales o dependencias semejantes de esta ciudad, a los vehículos de las personas que reúnan los requisitos que en cada caso se fijen, debiendo constar en la misma: matrícula del vehículo, lugar o lugares autorizados y período de vigencia de la autorización, la cual les autoriza a estacionar exclusivamente en la/-s zona/-s indicada/-s.

Artículo 96. Tarjeta de "Reserva de espacio".

Los titulares de las Reservas de espacio reguladas en el Título Tercero, concedidas por este Ayuntamiento, deberán solicitar y exhibir en el vehículo, la tarjeta de "Reserva de espacio" vigente, cuando hagan uso de la zona reservada. Como mínimo, se hará constar en la tarjeta el número de reserva concedido y el periodo de vigencia para el que fue otorgada.

Artículo 97. Tarjeta de "Urgencias".

1. La concesión de este tipo de tarjetas se concederá a determinados servicios que, con motivo de los bienes y derechos que vienen a proteger, tales como servicios sanitarios, judiciales, de seguridad ciudadana, servicios técnicos, entre otros, quede legitimado el uso

momentáneo de zonas reservadas a otros usuarios o servicios, de lugares en los que se prohíba el estacionamiento o de zonas excluidas a la circulación. Preferentemente se tratará de conceder otro tipo de tarjetas, si bien, en el ámbito sanitario y en cualquier otro que se justifique, se podrá expedir este modelo de tarjeta con las condiciones que resulten procedentes.

2. Como norma general, el uso de la tarjeta de "Urgencias" tendrá como límites:

a) El estacionamiento no podrá efectuarse en lugares peligrosos o que obstaculicen gravemente la circulación.

b) Que las circunstancias, acontecimientos, objeto o causa del estacionamiento, revistan el carácter de urgentes.

Artículo 98. Tarjeta de estacionamiento para vehículos que transportan personas con discapacidad que presentan movilidad reducida.

1. Para la concesión de la tarjeta de estacionamiento, validez, condiciones de uso de la tarjeta, renovación y cancelación de la misma, se estará a lo dispuesto en la legislación europea, estatal o autonómica que le sea de aplicación.

2. La tarjeta será única, personal e intransferible, y solo podrá ser utilizada cuando su titular sea transportado en el vehículo o este sea conducido por la persona con discapacidad titular de aquella.

3. En caso de existir dudas certeras acerca de la autenticidad del documento o se aprecie que la tarjeta es fotocopia, se actuará con el vehículo como si no tuviese autorización para estacionar en estas zonas, pudiendo ser retenida la tarjeta de estacionamiento para análisis y estudio por la Policía Local cuando el titular del vehículo o persona autorizada se disponga a hacerse cargo del vehículo, bien en la zona de estacionamiento donde se encuentre, bien en el Recinto Municipal de Vehículos si el mismo ha sido retirado por el servicio de grúa.

Si se detectase la falsedad del documento, se pondrán los hechos en conocimiento de la autoridad judicial, remitiendo a la misma el documento presuntamente falsificado junto con las diligencias policiales. En caso de ser la tarjeta un documento auténtico, será devuelta a su titular.

4. El régimen de estacionamiento se regirá por lo dispuesto en el artículo 40, así como en la legislación europea, estatal o autonómica que le sea de aplicación.

5. Las personas titulares de la tarjeta, sus representantes legales o sus herederos deberán devolver al ayuntamiento la tarjeta de estacionamiento caducada en el momento de la

renovación o al término de su vigencia, así como en caso de fallecimiento del titular o por pérdida de los requisitos que motivaron su concesión.

Artículo 99. Tarjeta para acontecimientos especiales.

1. Cuando determinadas zonas de las vías públicas se vean afectadas por limitaciones de circulación o estacionamiento con motivo de los actos a desarrollarse en las mismas, la Concejalía Delegada de Movilidad podrá expedir las autorizaciones de acceso y estacionamiento pertinentes.

2. De estimarse oportuno, la citada Concejalía podrá delegar en la organización del evento la expedición de las indicadas autorizaciones, debiendo atenerse a las instrucciones que se le impongan.

TÍTULO OCTAVO. - PRESCRIPCIONES TÉCNICAS DE SEÑALIZACIÓN Y BALIZAMIENTO DE TODAS LAS OBRAS O TRABAJOS QUE SE REALICEN EN LA VÍA PÚBLICA O QUE AFECTEN A LA MISMA

CAPÍTULO I: ÁMBITO Y RESPONSABLES DE LOS TRABAJOS

Artículo 100. Ámbito de aplicación

El presente título regula la señalización y balizamiento de todas las obras o trabajos que se realicen en la vía pública o que afecten a la misma, ejecutadas dentro del término municipal de Benidorm, tanto de promoción pública como privada, estableciendo los requisitos que deberán cumplir al respecto.

Artículo 101. Responsables y obligaciones

A todos los efectos se considerará responsable directo al ejecutor de las obras y trabajos, sin perjuicio de la responsabilidad del promotor, como titular de la licencia de obras, y del Coordinador de Seguridad y Salud de las obras.

La concesión de autorización municipal no exime a los anteriores de toda la responsabilidad por las medidas adoptadas o por la ausencia de ellas.

Dada la importancia de las actuaciones, de la señalización y del balizamiento a efectuar, así como su afección al tráfico, se considera esencial que el responsable garantice el mantenimiento de las medidas adoptadas de forma permanente, teniendo capacidad de respuesta ante los incidentes que puedan ocurrir en cualquier momento. En este sentido, el

responsable debe facilitar un teléfono de emergencias que se encuentre operativo en todo momento para atender las incidencias que pudieran surgir.

La obligación de señalizar alcanzará no sólo a la propia ocupación de la vía pública, sino a aquellos lugares en que resulte necesaria cualquier indicación como consecuencia directa o indirecta de las obras y trabajos que se realicen. Las señales deberán ser las establecidas preceptivamente en la normativa vigente del Ministerio de Fomento y habrán de ser instaladas por la entidad o empresa que realice las obras o trabajos.

Los trabajos pueden requerir medidas complementarias para mejorar y garantizar la seguridad de la zona de obras y de las zonas afectadas por las mismas. Estas medidas pueden ser variadas como son la realización de recrecimientos de aceras, instalación de semáforos, etc.

La autorización obrará en poder del responsable de la ocupación y en el lugar donde ésta se realice. Se exhibirá a requerimiento de los agentes de la autoridad, que podrán tomar nota de la misma, pero no la recogerán. Se admitirá que, en sustitución de la autorización, se exhiba fotocopia de la misma.

Artículo 102. Forma de ocupar la vía pública

Con carácter previo a la ocupación de la vía pública se precisará la autorización de la Concejalía Delegada en materia de Movilidad. En la misma también se autorizará la señalización, balizamiento, ordenación de la circulación y cuantas medidas adicionales se estimen oportunas.

En ningún caso podrá ocuparse la vía pública sin que se hayan instalado las señales y los elementos previstos en este título.

La concesión de autorización municipal de ocupación del dominio público no exime al autorizado de toda la responsabilidad por las medidas adoptadas o por la ausencia de ellas.

Artículo 103. Potestad reguladora de la Administración

El Ayuntamiento podrá proceder a la retirada de acopios, elementos de señalización y balizamiento y de cualquier otro elemento incorrectamente dispuesto y, en su caso, la paralización de las obras.

CAPÍTULO II: CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA SEÑALIZACIÓN

Artículo 104. Requisitos generales de la señalización

La señalización deberá ajustarse en todo momento a las disposiciones legales vigentes al efecto, sin que puedan ser alterados, bajo ningún pretexto, sus requisitos o modelos. Además, se deberá cumplir los requisitos exigidos por los Servicios Técnicos y por el Departamento de Vía Pública y Movilidad.

Artículo 105. Combinación de señales verticales

En un mismo poste no podrán colocarse más de dos señales reglamentarias, debiendo quedarse el borde inferior de la más baja a 1 m del suelo como mínimo. No obstante, esta altura será de 2,20 m en aquellas zonas donde circulen peatones.

No deben utilizarse las señales combinadas de "dirección prohibida" (TR-101) y "dirección obligatoria" (TR-400, TR-401, TR-402 y TR-403) en un mismo poste.

En combinación con una señal reglamentaria se podrán añadir indicaciones suplementarias, para lo cual se utilizará una placa rectangular, que deberá ir colocada debajo de la señal.

Artículo 106. Circunstancias a considerar

La señalización de las obras deberá estudiarse como un elemento primordial que, como tal, debe ser adecuadamente diseñado, presupuestado y exigido.

La señalización estará en función de las circunstancias concurrentes en cada tipo de ocupación, debiendo valorarse las siguientes:

1. Tipo de vía: calzada única con doble sentido de circulación, con sólo dos carriles, con cuatro carriles; calzadas separadas con dos o tres carriles cada una.
2. Intensidad y velocidad normal de la circulación antes y a lo largo de la zona que ocuparán las obras, en ausencia de éstas.
3. Visibilidad disponible antes y a lo largo de la zona de obras.
4. Importancia de la ocupación de la vía: sin o con cierre de uno o más carriles, o cierre total.
5. Duración de la ocupación, con especial referencia a la permanencia durante la noche o a lo largo de un fin de semana.

6. Peligrosidad que reviste la presencia de la obra en caso de que un vehículo invada la zona a ella reservada.

7. En función de estas circunstancias y de otras que se consideren relevantes, deberá establecerse una circulación consistente en una o varias de las medidas siguientes:

a) El establecimiento de un itinerario alternativo para la totalidad o parte de la circulación.

b) La limitación de la velocidad, incluso hasta la detención total.

c) La prohibición del adelantamiento entre vehículos.

d) El cierre de uno o más carriles a la circulación.

e) El establecimiento de carriles y/o desvíos provisionales.

f) El establecimiento de un sentido único alternativo.

g) Una señalización relacionada con la ordenación adoptada.

h) Un balizamiento que destaque la presencia de los límites de la obra, así como la ordenación adoptada.

8. El itinerario de acceso a las obras y las limitaciones o restricciones de tonelaje, anchura, altura, etc., se realizará de acuerdo con las indicaciones de los servicios municipales.

Artículo 107. Mantenimiento y reposición de la señalización vertical

El responsable de la ocupación viene obligado e igualmente es responsable del mantenimiento y buena visibilidad de la señalización vertical y horizontal existente en la calle y que quede afectada por la zona de obra, debiendo comunicar al Departamento de Vía Pública y Movilidad las posibles modificaciones necesarias en la señalización.

La reposición de la señalización vertical, una vez finalizada la ocupación deberá hacerse de tal manera que mantenga los mismos criterios del resto, es decir, que la altura y la situación transversal sea la que indica la normativa y los servicios municipales para zona urbana.

En todo momento se prohíbe retirar una señal ya instalada sin que ésta sea sustituida por otra igual en lugar más visible, a no ser que esté motivado por un cambio en el esquema de direcciones de la calle. En cuyo caso, deberán contar con la autorización correspondiente.

Artículo 108. Marcas viales

Cuando por la naturaleza y extensión de las obras se haga necesaria la señalización horizontal en el pavimento, el color de las marcas que se utilicen será el indicado por la norma de carreteras 8.3-IC, de señalización de obras u otra norma que la pudiera sustituir en el futuro.

Si se tratase de un desvío provisional y las marcas pintadas en la calzada pudiesen provocar equivocaciones a los conductores, éstas deberán ser borradas por los procedimientos existentes actualmente en el mercado.

Si se optase por ocultar la marca definitiva con pintura negra, dicha pintura se mantendrá en perfecto estado de conservación durante el tiempo que dure el desvío.

La señalización horizontal provisional será reflectante.

Una vez finalizada la obra, deberá reponerse la señalización horizontal que existía antes de efectuar aquélla, con el mismo tipo de material y geometría. La eliminación de las marcas viales provisionales se realizará sin deteriorar el pavimento.

CAPÍTULO III: SEÑALIZACIÓN Y BALIZAMIENTO MÍNIMOS

Artículo 109. Vigilancia de la señalización y balizamiento

Toda actuación por obras o trabajos llevada a cabo en la vía pública, cualquiera que sea su naturaleza, deberá venir advertida por la señal de "peligro, obras" (TP-18).

Durante la permanencia de los dispositivos de obras se vigilará la correcta colocación y el mantenimiento de la señalización y balizamiento durante las 24 horas del día, sin descuidar las horas nocturnas, los fines de semana y los días festivos. También se aportará un número de teléfono para atender urgencias durante las 24 horas del día, tanto en las obras como en la señalización y balizamiento de las mismas.

Se dispondrá de elementos de señalización y balizamiento para atender imprevistos.

Artículo 110. Disposición de las vallas

Se dispondrá siempre de vallas que limiten frontal y lateralmente la zona no utilizable para el tráfico rodado o peatonal. Las vallas se colocarán formando un todo continuo, esto es, sin ninguna separación entre ellas. Se reforzarán con paneles direccionales reflectantes en los extremos de la ocupación, colocados perpendicularmente al movimiento de los vehículos.

Artículo 111. Vallas

Las vallas que se utilicen no tendrán, en ningún caso, una altura inferior a 1 m, ni una longitud menor de 1 m. La totalidad de las vallas y palenques utilizados en el término municipal de Benidorm deberán ser de material plástico y color amarillo, con elementos reflectantes y deberá tener los siguientes elementos identificativos:

a) Las obras no promovidas directamente por el Ayuntamiento y que, por tanto, precisen de concesión de licencia de calas o canalizaciones, contarán con una placa de dimensiones mínimas, 40 por 25 cm, donde figurará el nombre y anagrama de la empresa titular de la licencia o promotora de las obras, nombre de la empresa ejecutora de las mismas, tipo de obras (avería, cala o canalización), anagrama del Ayuntamiento y número de licencia municipal.

b) Las obras promovidas por el Ayuntamiento, contarán con una placa de dimensiones mínimas, 40 por 25 cm, donde figurará el anagrama del Ayuntamiento, área municipal responsable y nombre y anagrama de la empresa ejecutora de las obras.

No obstante, el párrafo anterior, se podrán emplear vallas metálicas cuando éstas no presenten aristas o elementos cortantes que puedan suponer un riesgo para la seguridad del tráfico o peatonal.

Los elementos de sujeción o de apoyo de la valla asegurarán una estabilidad suficiente, en caso necesario se anclarán al pavimento.

En cualquier caso, las disposiciones mínimas de señalización, balizamiento, cerramiento, etc., serán las que determinen razonadamente los servicios municipales y el Departamento de Vía Pública y Movilidad.

CAPÍTULO IV: SEÑALIZACIÓN COMPLEMENTARIA

Artículo 112. Señalización mínima

Según las circunstancias, se debe completar o intensificar la señalización mínima con otras señales y elementos, entre los que se pueden destacar los indicados en los artículos 127, 128 y 129.

Artículo 113. Limitación progresiva de la velocidad

La limitación progresiva de velocidad se hará en escalones de 10 km/h, desde la velocidad autorizada en la calle hasta la máxima que se determine en la señalización de la ocupación.

Artículo 114. Desvíos

Cuando el estrechamiento de la calzada o el corte de la misma sea imprescindible, se señalizará con suficientes carteles-croquis de preaviso el camino de desvío a seguir.

La cartelería debe informar adecuadamente de los itinerarios de los desvíos. Así, el formato de los mismos debe ser legible para los conductores y/o peatones, en su caso, y se evitarán carteles con cuatro o más líneas de texto.

Artículo 115. Reducción ancho calzada

Cuando las actuaciones reduzcan más de 3 m el ancho de la calzada, se indicará la desviación con señales de "dirección obligatoria" inclinada a 45 grados (TR-401). Estas señales se colocarán formando una alineación, cuyo ángulo con el borde de la calle disminuya a medida que aumente la velocidad permitida en el tramo.

CAPÍTULO V: SEÑALIZACIÓN NOCTURNA

Artículo 116. Prescripciones generales de la señalización y balizamiento nocturnos

La señalización habrá de ser claramente visible por la noche, por lo que cuando la zona no tenga buena iluminación las vallas serán reflectantes o dispondrán de captafaros o bandas reflectantes verticales con la anchura que determinen los servicios municipales. Las señales serán reflectantes en todos los casos.

Se exige como reflectancia el nivel III, de acuerdo con la definición de la Norma sobre Señalización Vertical del Ministerio de Fomento. El color de la señalización de obras será amarillo limón fluorescente. Para mantener este nivel de reflectancia, la señalización será conservada en perfecto estado de limpieza.

Las señales de obra tendrán como tamaño mínimo el correspondiente a la serie de señales triangulares de 90 cm de lado. En vías que tengan una especial relevancia por tratarse de vías principales, colectoras u otras que determinen los servicios municipales, se emplearán señales de obra que tengan como tamaño mínimo el correspondiente a la serie de señales triangulares de 135 cm de lado.

Artículo 117. Recintos

Los recintos vallados o balizados llevarán siempre luces propias, colocadas a intervalos máximos de 10 m y siempre en los ángulos salientes, cualquiera que sea la superficie ocupada.

CAPÍTULO VI: MODO DE EFECTUAR LAS OCUPACIONES

Artículo 118. Limitación de los estrechamientos de calzada

Como norma general, no se podrá cortar ninguna calle ni producir estrechamientos en sus calzadas superiores a lo indicado en los artículos 133 y 134.

Artículo 119. Calzada de sentido único

Ninguna calle de sentido único podrá quedar con una anchura inferior a 3 m libres para el tráfico.

Artículo 120. Calzada de doble sentido

Ninguna calle de doble sentido podrá quedar con una anchura inferior a seis metros libres para el tráfico. A estos efectos se considerará que las calles con dos sentidos de circulación separados por mediana, seto, isleta o cualquier otro elemento de discontinuidad, son dos calles de sentido único.

Artículo 121. Excepciones

Cualquier obra o trabajo que, no siendo motivado por causas catastróficas, no pueda ajustarse a las normas anteriores, habrá de estar especialmente autorizado por los servicios

municipales en cuanto se refiere a señalización, balizamiento y ordenación de la circulación se refiere, previa presentación y aprobación de un plan de actuaciones y señalización, al que deberá atenerse en todo momento.

Artículo 122. Afección a la red básica de transporte

Las ocupaciones que se realicen en aquellas vías públicas que constituyan la red básica de transporte, tanto si se ajusta a lo previsto en los artículos 133 y 134, como si no lo hiciese, necesitarán autorización previa en cuanto se refiere a señalización, balizamiento y ordenación de la circulación.

Artículo 123. Obras urgentes

Solamente las obras urgentes que no puedan esperar este trámite presentarán en el plan de obras a posteriori, pero no podrán iniciarse sin cumplir las normas generales de señalización, y además, por carácter urgente, habrá de trabajarse en ellas en turno doble.

CAPÍTULO VII: PASO PEATONAL

Artículo 124. Mantenimiento del recorrido peatonal

En las ocupaciones que afecten a las aceras y puntos de la calzada debidamente señalizados como paso para peatones, habrá de mantenerse el paso de los mismos. En todo momento deberá existir un itinerario peatonal accesible y seguro, debidamente señalizado y delimitado.

Artículo 125. Dimensiones del recorrido peatonal

La anchura mínima de paso para los peatones será de 1,80 m, medido desde la parte más saliente de las vallas o de los elementos de balizamiento. Se garantizará en la misma una altura de 2,20 m. Atendiendo a las circunstancias concretas de la zona donde se llevarán a cabo los trabajos, se podrán aceptar con carácter excepcional, estrechamientos puntuales con paso libre de 1,50 m cuando no exista otra posibilidad. En cualquier caso, regirá la normativa sobre accesibilidad universal en el espacio público que se encuentre vigente en cada momento.

Los cruces de calzada señalizados para peatones no verán reducida su anchura en más de un 50%.

Siempre que sea posible deberá producirse el paso de peatones por la acera, aunque para ello sea preciso disponer elementos constructivos verticales con desarrollo en altura.

Artículo 126. Protección del recorrido peatonal

Habrá de instalarse pasarelas, tablones, estructuras metálicas, etc., de manera que el paso se haga sin peligro de resbalar y adecuadamente protegido, y cuidando que los elementos que forman el paso estén completamente fijos.

Artículo 127. Zanjas y excavaciones

Cuando a menos de un metro de distancia del paso peatonal exista una zanja o excavación, será obligatoria la instalación de pasamanos o barandillas de protección.

Artículo 128. Casos singulares

En aquellos casos en que se justifique la imposibilidad de realizar las obras sin mantener el paso peatonal por la acera, obligando con ello a circular a éstos por la calzada, se habilitarán pasos como los indicados en los tres artículos anteriores.

Artículo 129. Paso peatonal cubierto

Si, además de lo indicado anteriormente, existiese peligro de que cayesen materiales, habrá de protegerse el paso con un tejadillo, marquesina de paso o similar suficientemente resistente y debidamente homologado.

En este caso, paso peatonal cubierto, será necesario la iluminación artificial precisa que garantice la cómoda circulación de peatones, tanto de día como de noche.

Artículo 130. Mantenimiento de la limpieza

En todo caso, y aunque se trate de ocupaciones de poca importancia en las que no sea necesario habilitar pasos especiales, el responsable de la ocupación cuidará de mantener en buen estado de limpieza los lugares por donde los peatones deban pasar.

CAPÍTULO VIII: ELEMENTOS AUXILIARES

Artículo 131. Elementos auxiliares

Se ajustarán a los diseños municipales y se pueden resumir en los siguientes:

1. Semáforos de leds que estarán sincronizados con el resto de la red semafórica y se dotarán de todos los elementos necesarios: detectores de presencia y de cola, conexión a la red de fibra óptica municipal, cámaras, SAI, contadores regresivos dobles, repetidoras, etc. El conjunto se compone de báculo a la derecha y columna a la izquierda, siempre que resulte posible y conveniente.

2. Cartelería que informe adecuadamente de los itinerarios de los posibles desvíos:

a) El formato de los mismos debe ser legible para los conductores y/o peatones, en su caso.

b) Se evitarán en lo posible carteles con cuatro o más líneas de texto.

c) Se incluirá la señalización de Alicante y Valencia en la señalización de itinerarios, siempre que no presente algún inconveniente.

d) La señalización urbana seguirá los criterios AIMPE y los de la Norma de Señalización de obras 8.3-I.C.

e) La cartelería se corresponderá con las claves TS-210, TS-210 bis y TS-220 de la Norma de Señalización de obras 8.3-I.C. Los módulos de los paneles de preseñalizacion de dirección TS-220 serán de 300 x 1800 mm.

f) Se utilizarán los pictogramas que correspondan y aunque el fondo sea de color amarillo limón, los distintos rectángulos de destinos conservarán el color correspondiente de la señalización AIMPE, por ejemplo, playas en color marrón.

g) Para la colocación de las señales se utilizará un solo poste, empleando postes tipo báculo donde sea necesario.

h) Se entregará esquema de la cartelería informativa para las distintas etapas del desvío. La cartelería entregada tendrá carácter de mínimos, teniendo que ser completada posteriormente con los criterios anteriormente reseñados.

i) Los carteles TS-210 se situarán en banderola sobre la calzada disponiendo una altura libre entre la parte más baja del cartel y la calzada de 6 m. La dimensión del lado menor de estos carteles no será inferior a 1800 mm., como norma general.

j) Las dimensiones mínimas de los carteles de preaviso de obras y de avenida cortada tendrán unas dimensiones mínimas de 1800 x 1800 mm., como norma general.

3. Balizamiento de los cortes de los viales y de las nuevas ordenaciones, sin descuidar el balizamiento luminoso. Se recomienda la utilización de señales triflash, señales y cascadas luminosas cuando se actúe en lugares especialmente conflictivos.

4. Los recrecimientos de aceras conllevan la instalación de bolardos, así como, la modificación o instalación de imbornales para que recojan las aguas. La modificación de las intersecciones será completa, en todas las esquinas y lugares afectados por el giro.

5. Las distintas transiciones se realizarán con distancias que aseguren cambios progresivos.

6. Señalización completa de las nuevas ordenaciones, incluyendo las salidas de los vados.

7. Los postes y otros elementos que se instalen en calzada deben ser balizados.

8. En las calles sin salida, como norma general, sólo se permitirá el estacionamiento de motos, dejando libre un carril para vehículos de emergencias y vados.

9. Debido a su factor de luminancia y a su coeficiente de retrorreflexión se usarán señales y carteles de obra fluorescentes retrorreflectantes nivel III con el color amarillo limón. El tamaño de las señales será el correspondiente a la serie de señales circulares de 90 cm en las avenidas y calles principales y en las calles secundarias se empleará el correspondiente a la serie de señales circulares de 60 cm.

Artículo 132. Normativa complementaria.

En lo no previsto en el presente Título, se estará a lo dispuesto en la normativa vigente sobre la materia, con especial incidencia en la normativa de accesibilidad así como en la "Ordenanza Municipal Sobre Medidas de Protección y Seguridad para Terceros y Control de Residuos y Emisiones en las Obras de Construcción."

TITULO NOVENO. - DE LA CIRCULACIÓN DE SILLAS AUTOPROPULSADAS PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

CAPÍTULO I: NORMAS DE CIRCULACIÓN Y DE PUESTA EN SERVICIO DE LAS SILLAS AUTOPROPULSADAS. -

Artículo 133. Definiciones y condiciones para la puesta en servicio

1. Silla de ruedas autopropulsada: Aparato destinado a favorecer el traslado autónomo e individual de personas que han perdido, total o parcialmente la capacidad de deambulación y que sea adecuado a su grado de discapacidad, movida por energía eléctrica normalmente, o por cualquier otro tipo de energía diferente de la manual. Atendiendo a los riesgos potenciales que pueden derivarse de su utilización, las sillas autopropulsadas eléctricas, como producto sanitario, se clasifican en la clase I. De acuerdo con ello, sólo podrán ponerse en servicio las sillas de ruedas autopropulsadas que, ostenten el correspondiente marcado CE y que cumplan los restantes requisitos establecidos en el Reglamento (UE) 2017/745 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de abril de 2017, sobre los productos sanitarios, y en el Real Decreto 192/2023, de 21 de marzo, por el que se regulan los productos sanitarios.

Dado que la finalidad de estos artilugios están concebidos para facilitar el desplazamiento individual de personas con movilidad reducida, no se permitirá la circulación por las vías públicas del término municipal de Benidorm de aquellos vehículos o artilugios construidos o configurados para el transporte simultáneo de más de una persona, ya sea mediante asientos dispuestos longitudinalmente, uno detrás de otro, o mediante dos asientos situados en paralelo en una misma fila.

Se establece un periodo transitorio hasta el 31 de diciembre de 2029, durante el cual las personas físicas o jurídicas que sean titulares, poseedoras o usuarias de dichos vehículos o artilugios deberán proceder a su retirada de la circulación por las vías públicas del término municipal de Benidorm.

Artículo 134. Normas de circulación.

1. La circulación por las vías públicas de Benidorm de estos artilugios, tanto impulsados de forma autopropulsada como por otra energía de autopropulsión, tiene la consideración de circulación de peatones, siempre que no superen la velocidad de 4 kilómetros por hora (velocidad aproximada del paso humano).

Cuando estos artilugios, por construcción o por reforma realizada en el mismo, puedan superar esta velocidad, sus usuarios no tendrán la consideración de peatones sino de conductores de vehículos, con las consideraciones legales inherentes a esta situación, en

especial cuando se vean implicados en siniestros viales. En este último caso, estos artilugios deberán circular por carriles-bici en calzada y si estos no existen por la calzada, por tanto, nunca deberán circular por las aceras.

2. Las personas que manejen sillas autopropulsadas están obligadas a transitar por la zona peatonal, circulando a velocidad del paso humano, salvo cuando no exista zona peatonal o no sea practicable; en tal caso, podrán hacerlo por el arcén o, en su defecto, por la calzada.

3. También se podrá realizar por la calzada, aunque exista zona peatonal, siempre que se cumplan las condiciones de:

a) Adoptar las debidas precauciones la persona que maneja la silla. Se prohíbe expresamente la circulación temeraria o poniendo en peligro a otros usuarios de la vía pública.

b) Circular a velocidad del paso humano.

c) Que en ningún caso sean arrastrados por otros vehículos.

d) Obedecer las señales dirigidas a los conductores de vehículos y a los peatones: las de los agentes y semáforos, siempre; las demás, en cuanto les sean aplicables.

e) Circular con el alumbrado encendido de noche o en condiciones meteorológicas adversas (fuerte lluvia, niebla intensa, etc.), cuando lo hagan por la calzada. Si carecieran de alumbrado, no podrán circular bajo las anteriores circunstancias.

f) Circular por el sentido de circulación de los vehículos.

4. Cuando circulen por aceras y otras zonas peatonales, deberán respetar las normas de circulación del apartado anterior, excepto la f).

5. Cuando sean arrendados, se prohíbe que estos artilugios sean manejados por personas diferentes a las que conste en el contrato de arrendamiento.

6. Queda prohibido transportar ocupante/-s en las sillas autopropulsadas, así como objetos voluminosos o animales que representen peligro para la circulación.

7. Se prohíbe estacionar estos artilugios en lugares donde se dificulte la circulación de vehículos y/o peatones, frente a la entrada y salida de vehículos y/o peatones en edificios o establecimientos, o en la calzada circulable, dificultando la circulación.

8. Queda prohibida la conducción de sillas autopropulsadas bajo el efecto de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o psicotrópicos. En caso de que el manejo de estos artilugios se produzca bajo la presunta influencia de las citadas sustancias, se podrá someter a la persona que maneja el aparato a las pruebas de detección de estas sustancias reglamentariamente establecidas para conductores de vehículos. En caso de arrojar resultado positivo, según la normativa de circulación de vehículos (tasa genérica para vehículos y bicicletas), o de negarse a someterse a las pruebas, la silla autopropulsada podrá ser inmovilizada o depositada en el Recinto Municipal de Vehículos, a disposición de su titular, hasta que desaparezcan las causas que motivaron su inmovilización, proveyendo lo necesario para que la persona que la maneja no quede desamparada en la vía pública.

9 Las personas que manejen las sillas autopropulsadas arrendadas, cuando circulen por las vías públicas del término municipal de Benidorm, deberán portar consigo la copia del contrato de arrendamiento destinada al arrendatario, que contenga las condiciones fijadas en el artículo siguiente.

CAPÍTULO II: NORMAS DE ARRENDAMIENTO DE LAS SILLAS AUTOPROPULSADAS.

Artículo 135. Condicionamientos para arrendar las sillas autopropulsadas por parte de los comercios con establecimiento abierto en Benidorm.

Las personas físicas o jurídicas titulares de comercios dedicados a la venta y/o arrendamiento de sillas autopropulsadas, que tengan establecimiento abierto en Benidorm, deberán cumplir las siguientes condiciones:

a) Deberán tener expedida, por el Ayuntamiento de Benidorm, la correspondiente Licencia de Apertura, con el/los epígrafe/-s correspondiente/-s para el arrendamiento y/o venta de productos sanitarios sin adaptación individualizada, así como deberán haber realizado una previa comunicación de inicio de actividad a las autoridades sanitarias de la Comunitat Valenciana (Dirección General de Farmacia y Productos Sanitarios). Además, deberán cumplir las obligaciones del titular del establecimiento reguladas en el Decreto 250/2004, de 5 de

noviembre, del Consell de la Generalitat, de ordenación de las actividades de fabricación «a medida», distribución y venta al público de productos sanitarios en la Comunidad Valenciana, modificado por Decreto 89/2010, 21 mayo, del Consell, en lo referente a la venta al público de productos sanitarios sin adaptación individualizada.

b) Para arrendar sillas autopropulsadas, deberán formalizar con el cliente un contrato de arrendamiento similar al de los vehículos automóviles y, al menos, en las lenguas castellana, valenciana e inglesa, en el que figuren todos los datos identificadores de la empresa arrendadora y del arrendatario, y en el que se deberá exigir a la persona que maneja el artilugio que acredite su movilidad reducida (discapacidad física y/o enfermedad, bien permanentes o bien transitorias mediante certificado médico con una validez máxima de un año, ampliable con un nuevo certificado médico) o, en caso contrario, que tengan una edad mínima de sesenta y siete años. Deberá figurar también en el contrato la prohibición del arrendatario de ceder el uso en el manejo del aparato a terceras personas que no figuren en el contrato. Del mismo modo, se informará al arrendatario de que deberá llevar encima el contrato de arrendamiento.

c) En los locales, así como en los contratos de arrendamiento, deberá figurar una indicación, visible para el público, en varios idiomas, de que "Se prohíbe el arrendamiento de sillas autopropulsadas a personas que no presenten movilidad reducida acreditada mediante certificado médico o que no tengan sesenta y siete años cumplidos".

d) Deberán suscribir un seguro de responsabilidad civil para cubrir los posibles daños y/o lesiones a terceros que ocasione el artilugio, con una cuantía mínima de 60.000 euros por cada silla autopropulsada. Estos contratos de seguro y los recibos de pago de las primas deberán estar en los locales de las empresas a disposición de los agentes de la autoridad que los requieran, y podrán ser genéricos para todas las sillas autopropulsadas de las que disponga el establecimiento en disposición de ser arrendadas. En los contratos de arrendamiento que se formalicen figurará la constancia de tener suscrito por parte de la empresa el mencionado seguro de responsabilidad civil.

e) En dicho contrato de arrendamiento figurarán claramente las advertencias legales y de seguridad en la circulación de estos vehículos por las vías públicas del municipio, entre ellas las obligaciones y prohibiciones citadas en el artículo anterior.

Artículo 136. Denuncia y sanción de infracciones en materia de sillas autopropulsadas para personas con movilidad reducida y de condicionamientos en el arrendamiento de las sillas autopropulsadas por parte de los comercios con establecimiento abierto en Benidorm.

1. Los miembros de la Policía Local de Benidorm deberán denunciar las infracciones que observen en esta materia cuando ejerzan sus funciones, siguiéndose el procedimiento del Título Sexto, en cuanto a las sanciones y al procedimiento sancionador. Las infracciones en materia de sillas autopropulsadas serán calificadas de acuerdo con el Anexo I (Cuadro de Infracciones y Sanciones) de la presente Ordenanza.

2. Las personas responsables de las infracciones y sanciones serán, en cuanto a la circulación de las sillas autopropulsadas, las que las manejen y, en cuanto a las condiciones de arrendamiento de las mismas, el titular, propietario o gerente de la empresa de arrendamiento con establecimiento abierto en Benidorm.

3. Las denuncias por infracciones en materia sanitaria por parte de los locales dedicados al arrendamiento y/o venta de sillas eléctricas autopropulsables serán puestas en conocimiento de las autoridades sanitarias, de la Conselleria de Sanitat o de la Agencia Española de Medicamentos y Productos Sanitarios, según la tipificación de la infracción y la atribución de la competencia sancionadora en cada caso.

4. Las denuncias por infracciones en materia de importación de productos sanitarios provenientes de fuera de la Comunidad Europea serán puestas en conocimiento de las autoridades aduaneras y/o de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

Artículo 137. Inmovilización y depósito de sillas autopropulsadas.

1.- En caso de incumplimientos a las normas de circulación de sillas autopropulsadas, y siempre que una vez denunciada la persona que maneja el artilugio, no cesen las causas de la infracción, aparte de la denuncia correspondiente, la Policía Local podrá proceder a la retirada del vehículo de la vía y a su depósito en el Recinto Municipal de Vehículos en los siguientes casos, proveyendo lo necesario para que la persona que maneja la silla no quede desamparada en la vía pública:

a) Manejo del artilugio de manera temeraria o poniendo en peligro a otros usuarios de la vía pública.

b) Circulación a velocidad superior a la del paso humano por zonas peatonales concurridas, poniendo en peligro a otros usuarios de la vía.

d) Desobedecer, de manera reiterada, las señales de tráfico dirigidas a los conductores de vehículos, cuando circulen por la calzada, o las dirigidas a los peatones, cuando circulen por aceras o zonas peatonales.

e) Circular sin el alumbrado eléctrico encendido de noche o en condiciones meteorológicas adversas (fuerte lluvia, niebla intensa, etc.), cuando circulen por la calzada.

f) Circular bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o psicotrópicos, o negarse a someterse a las pruebas de detección reglamentariamente establecidas para vehículos.

g) Transportar ocupante/-s en las sillas autopropulsadas, así como objetos voluminosos o animales que representen peligro para la circulación, siempre que una vez advertidos por los agentes de la autoridad, hagan caso omiso.

h) Estacionamiento de estos artilugios en lugares donde se dificulte la circulación de vehículos y peatones, frente a la salida de edificios o establecimientos, o en la calzada circulable.

i) No llevar la persona que maneja la silla autopropulsada el contrato de arrendamiento, cuando el artilugio haya sido arrendado por una empresa con establecimiento abierto en Benidorm.

2.- Las sillas autopropulsadas que deban ser retiradas, previa la denuncia correspondiente, lo serán por los servicios municipales de grúa, siendo depositadas en el Recinto Municipal de Vehículos de Benidorm.

3.- Los gastos de retirada y depósito de las sillas autopropulsadas correrán por cuenta de la empresa propietaria, que deberán ser abonados previamente al alzamiento de la medida cautelar de depósito, sin perjuicio de que dichos gastos puedan ser repercutidos posteriormente hacia la persona responsable de la infracción que diera origen a la retirada y depósito, por parte de la empresa arrendadora. Las tasas por retirada y depósito serán las que establezca la Ordenanza Fiscal correspondiente.

TÍTULO DÉCIMO. - DE LA CIRCULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL

CAPÍTULO I. DESCRIPCIÓN Y NORMAS DE CIRCULACIÓN

Artículo 138. Descripción y circulación en Benidorm.

Los Vehículos de Movilidad Personal (en adelante VMP) pueden definirse como vehículos capaces de asistir al ser humano en su desplazamiento personal, de una o más ruedas dotado

de una única plaza, propulsado exclusivamente por motores eléctricos y que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h. El resto de sus características son las que se definen en el vigente Reglamento General de Vehículos. También se incluyen como VMP los llamados Vehículos Personales Ligeros, definidos igualmente en el anterior reglamento nacional. Las referencias siguientes en esta ordenanza a los VMP incluirán también a los Vehículos Personales Ligeros.

Los futuros cambios normativos legales (legislación de la Unión Europea y estatal) que afecten a los Vehículos de Movilidad Personal y a los Vehículos Personales Ligeros, en cuanto a su clasificación, regulación, normas de circulación y de utilización, aseguramiento, etc., serán directamente aplicables en el término municipal de Benidorm desde su entrada en vigor, sin necesidad de ser traspuestos a la presente Ordenanza.

Los Vehículos de Movilidad Personal únicamente podrán ser usados en la circulación en Benidorm por quien acredite ser su propietario, salvo en los casos de alquiler expresamente indicados en el presente Título de esta Ordenanza de Movilidad y los de reparto de mercancías, para lo cual deberán ser expresamente autorizados por el Ayuntamiento de Benidorm.

Dadas las características de los VMP de una sola rueda, no se autoriza la circulación de éstos por el término municipal de Benidorm. Es decir, para poder circular cumpliendo las normas de circulación en vías de titularidad municipal, el VMP deberá tener dos o más ruedas.

Artículo 139. Clasificación.

Los Vehículos de Movilidad Personal se podrán clasificar en los siguientes tipos, de acuerdo con el Manual de características de los vehículos de movilidad personal (VMP), publicado por la Dirección General de Tráfico, que esté vigente en el momento, actualmente:

- VMP para transporte personal: Tipo P.
- VMP para transporte de mercancías u otros servicios: Tipo M

Artículo 140. Ámbitos de circulación.

1. Circulación por la acera: No se permite la circulación de los vehículos de movilidad personal (VMP).

2. Calle con plataforma única: Si la zona es exclusiva para peatones, no se permite la circulación de los vehículos de movilidad personal (VMP). Si en la plataforma única está permitida la circulación de vehículos, podrán circular los VMP a una velocidad máxima limitada de 10km/h, observando la prioridad del peatón y adaptando la velocidad a las circunstancias de la vía, incluso deteniendo la marcha.

3. Carril bici en la acera: No se permite la circulación de los vehículos de movilidad personal (VMP). Para poder ser usado un carril bici que esté sobreelevado al mismo nivel que la acera, se requerirá que exista separación física, mediante jardín, de la zona de la acera y de la infraestructura ciclista.

4. Carril bici en la calzada: Se permite la circulación de los vehículos de movilidad personal (VMP) de tipo P y M por estos carriles, siempre que la anchura de la infraestructura ciclista lo permita. Solo se puede circular en el sentido señalizado en el carril, a un máximo de 20 km/h y respetando la señalización vial.

5. Calzada zona 20: Se permite la circulación de los vehículos de movilidad personal (VMP) de tipo P y M, por este tipo de carril, a un máximo de 10 km/h en el sentido señalizado de circulación.

6. Calzada: Se permite la circulación de los vehículos de movilidad personal (VMP) de tipo P y M en todas las vías limitadas a 30Km/h. Se deberá circular por el centro del carril.

7. Parques: No se permite la circulación de los vehículos de movilidad personal (VMP), así mismo tampoco se podrá circular sobre parterres, áreas o zonas con vegetación de cualquier tipo, ni por todas aquellas zonas señalizadas con prohibición expresa.

8. Circulación con mercancías u otros servicios: No se permite la circulación de los vehículos de movilidad personal (VMP) con mercancías u otros servicios salvo que el VMP disponga de autorización municipal expresa por cada vehículo y conductor. Para otorgar dicha autorización se requerirán las homologaciones y certificados de conformidad oportunos. Dicha autorización se retirará por la comisión, en el periodo de un año, de tres infracciones graves o dos muy graves del conductor del VMP, por tiempo entre uno y cuatro años.

Artículo 141. Prioridad y principio de cautela.

Los conductores de los vehículos de movilidad personal (VMP) tienen un deber de cautela, estando obligados a circular con diligencia y precaución para evitar daños propios o a terceros, no poner en peligro al resto de los usuarios de la vía y respetar siempre la preferencia de paso de los peatones. Debido al reducido tamaño de las ruedas de estos vehículos se les exige un deber de cautela adicional en la conducción; y ello con la finalidad de evitar caidas en

una via pública diseñada para otro tipo de vehículos que admiten irregularidades en la calzada no convenientes para VMP.

Es obligatorio reducir la velocidad cuando se cruce un paso de peatones para evitar situaciones de conflicto con los peatones, así como tomar las precauciones necesarias.

Es necesario respetar la prioridad de los peatones, adecuar la velocidad a su paso y no hacer ninguna maniobra que afecte negativamente a su seguridad.

En caminos solo se podrá circular, siempre que el usuario del VMP compruebe que la superficie es apta circular con seguridad por los mismos.

Se recuerda la prohibición a los VMP de adelantar y/o rebasar a vehículos parados y/o en marcha, salvo que dichos vehículos se encuentren en otro carril de circulación y que no haya ninguna otra circunstancia adicional que lo prohíba. Dado el riesgo para la seguridad del tráfico que supone estos tipos de conductas, se consideran todas ellas infracciones muy graves.

Asimismo se recuerda que todo conductor de un VMP que circule detrás de otro vehículo, deberá circular por el centro del carril y mantener entre ambos una distancia de seguridad prudencial y proporcional a la velocidad de marcha, así como a las condiciones de adherencia, visibilidad y características de la vía, de modo que permita detener totalmente su VMP en caso de frenada brusca del vehículo que le precede, sin colisionar con él. Dado el riesgo para la seguridad del tráfico que supone no guardar dicha distancia, se considera infracciones muy grave su incumplimiento.

Artículo 142. Estacionamiento.

Los vehículos de movilidad personal (VMP), tanto de tipo P y M, solo podrán estacionar en los espacios habilitados para ello. Se prohíbe especialmente el estacionamiento de los mismos:

- Junto a árboles, semáforos, bancos y otros elementos de mobiliario urbano excepto en los habilitados para estacionar.
- Cuando obstaculicen al resto de usuarios de la vía.
- Delante de zonas de carga y descarga o en lugares reservados a otros usuarios y a personas con movilidad reducida.
- En las zonas de estacionamiento prohibido, salidas de emergencia, hospitales, clínicas o ambulatorios y zonas de servicio del sistema de préstamo de bicicletas municipal, así como en las aceras, salvo que expresamente se encuentre autorizado.

Artículo 143. Uso del casco.

Para los usuarios de los vehículos de movilidad personal (VMP) de los tipos P y M, el uso del casco será obligatorio.

Artículo 144. Elementos reflectantes, luces y timbres.

Todas las tipologías de vehículos de movilidad personal (VMP) deben llevar elementos reflectantes, luces y timbres de manera obligatoria y debidamente homologados. Deberán llevar siempre encendido el alumbrado, a partir del 1 de octubre de 2027 y, hasta dicha fecha, siempre de noche o en condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad.

Todos los conductores de estos vehículos que circulen entre el ocaso y la salida del sol, o en condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, deberán llevar puesto un chaleco reflectante de alta visibilidad de acuerdo con los requisitos de los equipos de protección individual. Los conductores que desarrollen su actividad profesional circulando con estos vehículos lo llevarán siempre puesto.

En cuanto al resto de características técnicas, se requerirán todas las que sean obligadas según el Manual de características de los vehículos de movilidad personal, publicado por la Dirección General de Tráfico, que esté vigente en el momento.

Artículo 145. Seguro.

El aseguramiento de los vehículos de movilidad personal y vehículos personales ligeros se regirá por lo dispuesto en la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.

No obstante lo anterior, en los casos en que no resulte obligatoria la contratación de un seguro obligatorio de responsabilidad civil para vehículos personales ligeros por dicha ley, será preceptiva la contratación de un seguro de responsabilidad civil para todas las personas físicas y jurídicas titulares de vehículos personales ligeros, ya sea a título de propiedad o por cualquier otro título. Las coberturas obligatorias de este seguro deberán ser, como mínimo, similares a las del Seguro Obligatorio de Automóviles, reguladas en la vigente Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. La póliza de seguros debe individualizar el

vehículo al que presta cobertura, por medio de la indicación de su número de serie, número de identificación, número de Certificado para la circulación de vehículos de movilidad personal (VMP) o número de identificación asignado tras la inscripción del vehículo en el Registro Nacional de Vehículos de la Dirección General de Tráfico.

Artículo 146. Edad mínima necesaria.

La edad permitida para conducir un vehículo de movilidad personal (VMP) o un ciclo de más de dos ruedas es de quince años en todos los casos. Los menores de quince años pueden utilizar los vehículos de movilidad personal (VMP) acompañados de quien ejerza su tutela o por un guía autorizado y, en este último caso, en recorrido expresamente autorizado de acuerdo al art. 148 y con autorización de quien ejerza la tutela.

CAPITULO II. DEL RÉGIMEN SANCIONADOR.

Artículo 147. Régimen sancionador.

Los cambios en el texto de la ordenanza incluyen un régimen sancionador que establece multas de hasta 100 euros por las infracciones de carácter leve, de hasta 200 euros por las de carácter grave y de hasta 500 euros por las de carácter muy grave.

CAPÍTULO III. DE LAS CONDICIONES ESPECIALES PARA ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN ECONÓMICA.

Artículo 148. Condiciones especiales de circulación.

Cuando los vehículos de movilidad personal (VMP) sean objeto de una actividad de explotación comercial, turística o de ocio con ánimo de lucro, se deben seguir las siguientes condiciones especiales de circulación:

1) Los grupos estarán formados por un mínimo de dos y un máximo de hasta diez personas, excluido el guía, con vehículos de tipo P, y deberán ir obligatoriamente acompañados por un guía y solo podrán circular por los itinerarios previamente autorizados por la Autoridad municipal.

2) La persona que figure como guía deberá estar acreditada por la empresa arrendadora, figurar dada de alta en el régimen correspondiente de la Seguridad Social, y estar expresamente autorizada por el Ayuntamiento de Benidorm debiendo llevar un chaleco reflectante con la indicación, visible para los demás usuarios de la vía, de "GUÍA DE GRUPO".

3) No se adquiere derecho alguno sobre los itinerarios, autorizándose los mismos en precario, pudiendo ser anulados y/o modificados unilateralmente por el Ayuntamiento a través de la Concejalía de Movilidad.

4) Debe mantenerse una distancia entre los grupos de más de 50 metros.

5) Puede haber restricciones específicas en ámbitos y distritos que considere la Concejalía de Movilidad.

6) Los titulares de la explotación económica deben velar por que los usuarios de los vehículos de movilidad personal y ciclos de más de dos ruedas dispongan de un nivel de habilidad mínimo que garantice su seguridad y la del resto de los usuarios de la vía pública. Asimismo, deben informar de las rutas autorizadas y las condiciones de circulación, quedando expresamente prohibido arrendar este tipo de vehículos de movilidad personal (VMP) de manera individualizada y/o sin acompañamiento de guía, constituyendo infracción muy grave su incumplimiento.

7) Asimismo, constituirán infracciones graves a esta ordenanza, imputables al arrendatario y al conductor efectivo del VMP arrendado (en caso de ser este una persona distinta del arrendador) las siguientes:

- Circular por las vías públicas de Benidorm con un vehículo VMP arrendado sin hacerlo en grupo organizado por la empresa arrendadora y/o sin el guía acreditado (responsable: el conductor).

- Ceder el arrendatario que figure en el contrato, el vehículo alquilado a una tercera persona, para circular posteriormente por las vías públicas de Benidorm. Son responsables tanto el conductor como el arrendatario de forma independiente, es decir, ambos cometen la infracción.

8) Constituirá infracción muy grave a esta ordenanza el arrendar el vehículo VMP en Benidorm de manera individualizada para circular en Benidorm, sin grupo y/o sin guía acreditado por la empresa (responsable: el arrendador).

En casos de detectarse la circulación de vehículos VMP incumpliendo cualquiera de las infracciones a estos apartados 7 y 8, aparte de la denuncia de la infracción, los agentes de la autoridad deberán inmovilizar el vehículo hasta que desaparezcan las causas que la han motivado y hasta que sea efectivo el abono de la sanción impuesta por los agentes, con la bonificación del 50 % por pronto pago, cuando el infractor no acredite su residencia legal en España. En caso de impago de la sanción anterior y/o no hacer desaparecer las otras causas de

la inmovilización, el vehículo VMP será retirado por los servicios de grúa al Recinto Municipal de Vehículos.

Artículo 149. Identificación y registro para vehículos y ciclos que desarrollen una actividad económica.

Se creará un registro de ciclos y vehículos de movilidad personal (VMP).

Aquellos ciclos a los que se les esté dando un uso de actividad de explotación económica deberán registrarse de forma inmediata, junto con los vehículos de movilidad personal y ciclos de más de dos ruedas que desarrollen este tipo de actividad.

El nuevo registro permitirá comprobar que los vehículos cumplen los requisitos técnicos normativos que se piden, identificarlos y registrarlos. Los vehículos se identificarán con un código QR.

La Policía Local dispondrá de un sistema que permitirá obtener una lectura rápida de las características técnicas de los vehículos y su titularidad, y comprobar que cumplan con todos los requisitos establecidos en esta ordenanza y en el resto de legislación aplicable.

CAPÍTULO IV. NORMA ESPECIAL DE CIRCULACIÓN: PROTECCIÓN DEL PEATÓN EN CALLES, PLAZAS Y LUGARES PEATONALES Y/O SEMIPEATONALES.

Artículo 150. Protección del peatón en calles, plazas y lugares peatonales y/o semipeatonales.

Se prohíbe la circulación de vehículos de movilidad personal (VMP) en calles, plazas y lugares peatonales y/o semipeatonales. Todo ello con la finalidad de proteger a los peatones.

Cualquier excepción a la regulación de este artículo deberá contar con Decreto de Alcaldía o Concejalía Delegada e Informe Técnico favorable.

TÍTULO UNDÉCIMO. -DE LAS ZONAS DE BAJAS EMISIONES

CAPÍTULO I- DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 151. Objeto

El objeto de este título es establecer los criterios de creación y gestión de las zonas de bajas emisiones (en adelante ZBE), que determina la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, dentro del municipio de Benidorm.

Artículo 152. Definiciones

1. A efectos de esta ordenanza se entiende por zonas de bajas emisiones (ZBE), la definición dada por la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, siendo esta "*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 vigente*".

2. Asimismo, las zonas de bajas emisiones (ZBE) podrán contener en su proyecto técnico zonas de especial sensibilidad (ZES), las cuales podrán tener objetivos y medidas adicionales a las tomadas para el resto de las zonas de bajas emisiones (ZBE), siéndoles de aplicación toda la normativa municipal sobre las zonas de bajas emisiones (ZBE), salvo lo específico de sus objetivos y medidas adicionales. Estas zonas de especial sensibilidad (ZES), se podrán establecer, entre otros, en los entornos escolares, hospitalarios, residencias de ancianos, o zonas de especial protección, quedando delimitadas igualmente en el Anexo IV de esta Ordenanza.

Artículo 153. Ámbito de aplicación.

1. El ámbito territorial de aplicación de esta Ordenanza abarca las zonas de bajas emisiones (ZBE) y las zonas de especial sensibilidad (ZES), dentro del término municipal de Benidorm con la delimitación establecida en el Anexo IV.

2. Todos los vehículos que circulen por el término municipal de Benidorm 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 zonas de bajas emisiones (ZBE) incluido en el Anexo VI de esta Ordenanza.

CAPÍTULO II- DESARROLLO Y MEDIDAS DE INTERVENCIÓN

Artículo 154. Proyecto técnico de las zonas de bajas emisiones (ZBE), aprobado en Sesión Plenaria del Ayuntamiento de Benidorm el 31 de octubre de 2024. (Publicado en el BOP de Alicante nº 213 de 6 de noviembre de 2024).

1. Con carácter previo al establecimiento de una ZBE, se deberá elaborar un proyecto técnico que 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 la ZBE, que debe ser adecuada, suficiente y proporcional para el cumplimiento de los objetivos establecidos para la 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. Los proyectos técnicos de las ZBE y ZES serán revisados al menos a los tres años de su establecimiento y posteriormente, al menos cada cuatro años o lo que indique la normativa aplicable 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 que se establecen en el artículo 157 y en el Anexo IV de la presente Ordenanza.

Artículo 155. Implantación de la ZBE y coherencia con los instrumentos de planificación.

1. La implementación de las ZBE debe estar integrada y ser 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 permanente, 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 que se establecen en el artículo 157 de esta Ordenanza.

3. Con la entrada en vigor de la presente Ordenanza se procederá a la implantación de las ZBE que figuran en el anexo IV y cuyos proyectos técnicos se incorporan en el Anexo VI.

4. El establecimiento de nuevas ZBE o la supresión de las incluidas en el Anexo IV de esta Ordenanza será competencia del Pleno municipal y se realizará mediante la modificación de ese Anexo y la incorporación o supresión del proyecto técnico en el Anexo VI.

Artículo 156. Señalización de las ZBE.

1. Las ZBE estarán señalizadas en los puntos de acceso y finalización de dicho espacio, utilizando la señalización prevista por la Dirección General de Tráfico (DGT).

En la parte inferior de la señal o en un panel complementario colocado debajo de la señal, se indicarán los distintivos ambientales de vehículos autorizados para el acceso, así como los tipos de vehículos, que de acuerdo con lo establecido en el apartado 2 Anexo V de esta Ordenanza, podrán estar exceptuados de la prohibición general de acceso si cuentan con la correspondiente autorización municipal registral.

2. Cuando un punto de acceso restringido existente coincida con un punto de acceso a la Zona de Bajas Emisiones, prevalecerá la Zona de Acceso Restringido por ser esta más restrictiva que la Zona de Bajas Emisiones.

Artículo 157. Medidas de Intervención.

1. En las ZBE del municipio de Benidorm se prohíbe el acceso, la circulación y el estacionamiento de los vehículos no incluidos en el apartado 1 del Anexo V de esta Ordenanza.

2. No obstante, los vehículos relacionados en el apartado 2 del Anexo V de esta Ordenanza podrán estar autorizados temporalmente, hasta una fecha determinada, para acceder, circular y estacionar en las ZBE de forma continua o discontinua por meses, días u horas.

3. Con carácter excepcional y por razones de interés general, puede autorizarse el acceso, circulación y estacionamiento en las ZBE a vehículos distintos de los anteriores, mediante resolución motivada de la Concejalía delegada de Movilidad.

Artículo 158.- Medidas específicas de restricción de tráfico ante episodios de contaminación.

La declaración de episodio de contaminación del aire por parte de la administración competente comporta la activación del protocolo de actuación municipal ante episodios de alta contaminación atmosférica y las medidas establecidas en el Concejalía delegada de Movilidad aprobada a tal efecto.

Artículo 159.- Vehículos autorizados para acceder a las ZBE

1. Podrán acceder y circular por las calles del interior del perímetro de las ZBE y estacionar en superficie en sus vías públicas los vehículos determinados en el apartado 1 del Anexo V de esta Ordenanza.

2. Además, estarán autorizados temporalmente para acceder, circular y estacionar en las ZBE los vehículos incluidos en el apartado 2 del anexo V de esta Ordenanza, siempre que estén inscritos en el Registro municipal de vehículos autorizados en las ZBE que se regula en el artículo siguiente.

3. Las autorizaciones de las que se benefician los vehículos inscritos en el mencionado Registro lo serán con limitación temporal hasta una fecha, pudiendo la autorización tener efectos continuados o discontinuos, referidos en meses, días y horas, en los términos establecidos en el apartado 2 del Anexo V de esta Ordenanza

Artículo 160.-Registro municipal de vehículos autorizados en las ZBE

1. El Ayuntamiento de Benidorm dispondrá y gestionará un registro de aquellos vehículos que, por su potencial contaminante, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente y sus futuras actualizaciones, quedan autorizados temporalmente a acceder, circular y estacionar en la ZBE. Podrán inscribirse en este registro los vehículos relacionados en el apartado 2 del Anexo V de esta Ordenanza.

2. Las personas titulares de vehículos del apartado anterior que deseen beneficiarse de las autorizaciones temporales de acceso, circulación y estacionamiento, contempladas en esta Ordenanza, deben solicitar la inscripción de los vehículos en el registro municipal de vehículos

autorizados en las ZBE. Tras la verificación de los datos aportados en la solicitud, se comunicará al solicitante el resultado de su solicitud y en su caso, la inscripción.

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 apartado 2 del Anexo V de esta Ordenanza.

4. La gestión del registro se realizará conforme a las exigencias previstas en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de protección de datos personales y garantía de los derechos digitales y sus futuras actualizaciones.

Artículo 161.-Sistema de control de acceso a las ZBE

1. El control de acceso a las ZBE se realizará mediante un sistema automático y con la plataforma tecnológica que se designe por el Ayuntamiento de Benidorm. Con este sistema se comprobará si el vehículo puede acceder o no a la citada zona, sin que sea necesario captar la imagen de los ocupantes, sin perjuicio de las facultades que la Policía Local tenga asignadas en el control, vigilancia y sanción de las infracciones y no cumplimiento de las normas establecidas.

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 efectuó de acuerdo a la memoria técnica y financiera "Zona de Bajas Emisiones" por la que se solicitó la subvención al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y que fue aprobada por Decreto de Alcaldía el 29 de septiembre de 2021.

Artículo 162.- Estacionamiento en las ZBE.

1. El estacionamiento en las ZBE se segmentará en áreas de estacionamiento que serán determinadas en el Anexo IV de esta Ordenanza. Se establecerán zonas de estacionamiento para los residentes y zonas de estacionamiento regulado para vehículos de no residentes autorizados a entrar dentro de la ZBE, donde se definirá un tiempo máximo de permanencia que podrá ser diferente para residentes y no residentes.

2. El órgano municipal competente, por medio de señalización, establecerá plazas de aparcamiento para determinados colectivos y para actividades de carga y descarga y modos de

transporte prioritarios dentro de la 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, aplicando un menor coste para los de cero emisiones. Asimismo, en las zonas de estacionamiento regulado podrá establecer tarifas diferentes para residentes y no residentes.

4. En las ZBE estará prohibido todo estacionamiento no señalizado o fuera de las zonas indicadas para la parada y estacionamiento.

5. 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 163.- Distribución Urbana de Mercancías (DUM) y zonas de carga y descarga en las ZBE y zonas de estacionamiento regulado.

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 de Benidorm, dando servicio a los establecimientos y consumidores.

2. Por actividad u operación de carga y descarga en la vía pública, se entenderá la acción de trasladar mercancías o suministros desde un establecimiento a un vehículo estacionado o parado, o viceversa. La actividad de carga y descarga se incluye en la DUM, orientándose al establecimiento, no al consumidor.

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.

4. Las zonas reservadas de estacionamiento de la DUM y en concreto, la carga y descarga, son los espacios de las vías públicas reservadas, identificadas y señalizadas como tal, dónde se permitirá el estacionamiento o parada de vehículos destinados a la distribución de mercancías. Estas zonas reservadas estarán delimitadas de forma permanente o por periodos de días u horarios, mediante el empleo de la señalización fija establecida al efecto.

5. 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, como app's, que permita conocer el tiempo de uso de cada reserva y controlar el cumplimiento de los tiempos máximos de estacionamiento en las zonas limitadas.

6. 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.

7. 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.

8. En el Anexo IV, en cada ZBE y ZES, se contemplará la actuación municipal relativa a la DUM y, en concreto, a la carga y descarga.

Artículo 164.- Sensibilización, comunicación y participación ciudadana

El Ayuntamiento de Benidorm someterá, por medio de los anuncios en su página web institucional, los proyectos técnicos de sus ZBE a un periodo de información pública no inferior a 30 días hábiles, salvo que se incluyan los proyectos técnicos como Anexo VI a esta Ordenanza, estableciéndose el mismo periodo de tiempo de información pública para la elaboración de ésta.

Artículo 165.- Atención a la ciudadanía en la gestión de la ZBE

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 III- RÉGIMEN SANCIONADOR

Artículo 166.-Régimen sancionador de las ZBE municipales.

1. Las sanciones establecidas en esta Ordenanza se imponen en base a las infracciones del artículo 76, opción z3, del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que establece que son infracciones graves, cuando no sean constitutivas de delito, las conductas referidas a no respetar las restricciones de circulación derivadas de la aplicación de los protocolos ante episodios de contaminación y de las ZBE.

2. El Régimen sancionador de las ZBE se fundamenta en las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento en las ZBE, por determinación de la Autoridad municipal en el ejercicio pleno de sus competencias, que es de plena aplicación, logre o no, alcanzar los objetivos perseguidos, sean estos los que sean, relativos a la calidad de aire, cambio climático, impulso del cambio modal y eficiencia energética, ruido o cualquier otro, que se establecieron en el proyecto de ZBE.

Artículo 167.- Infracciones y sanciones de las ZBE

1. Tendrá la consideración de infracción grave el no respetar las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento establecidas en las ZBE, en particular:

i. El incumplimiento de la prohibición de circular o estacionar dentro de la ZBE por parte de los vehículos no contemplados en el Anexo V de la Ordenanza o que, estándolo, carezcan de la autorización necesaria.

ii. El estacionamiento de los vehículos de los residentes en la ZBE que no estén incluidos en el Anexo V de esta Ordenanza.

2. Las infracciones tipificadas en esta Ordenanza se sancionarán conforme resolución de Alcaldía o Concejalía-Delegada.

CAPÍTULO IV- REVISIÓN Y MODIFICACIÓN DE LAS ZBE

Artículo 168.-Revision y modificación de las ZBE

Salvo para el establecimiento de nuevas ZBE o supresión de las que se incluyen en el Anexo IV, la revisión y modificación de los Anexos de esta Ordenanza podrá hacerse mediante Decreto de Alcaldía.

La modificación del Anexo IV requerirá acuerdo plenario y sometimiento a información pública. Así, 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.

DISPOSICIONES ADICIONALES. -

Primera. - Se delega en la Alcaldía-Presidencia la facultad para modificar el Cuadro de Infracciones y Sanciones de la presente Ordenanza, con el fin de incorporar nuevas infracciones y sanciones, o modificar o anular las ya existentes, debido a las modificaciones que puedan sufrir tanto la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, como el vigente Reglamento General de Circulación, o cualquier otro cambio de circunstancias que lo aconseje.

Segunda. - Por el Ayuntamiento se podrán autorizar e instalar:

a) Elementos de control de accesos a determinadas zonas restringidas de la ciudad (casco antiguo, Zona del Calvari, Avda. Armada Española, Av. Mediterráneo, etc.), de acuerdo con lo establecido en el Artículo 27 de la presente Ordenanza, y que pueden consistir en captación de imágenes para el control de los vehículos que accedan o que pretendan acceder a dichas zonas.

b) Dispositivos de vigilancia y disciplina del tráfico por medio de captación de imágenes (incluidos los drones o aparatos similares), las cuales podrán ser utilizadas para incoar expedientes sancionadores por infracción a las normas reglamentarias (accesos a zonas restringidas, excesos de velocidad, rebasar cruces regulados semafóricamente en fase roja, conducciones negligente o temeraria, etc.), así como para regular los tiempos y fases de los cruces semafóricos en determinados puntos de la ciudad, con el fin de dar más fluidez a la circulación de vehículos.

El régimen de utilización y posterior tratamiento de las imágenes y grabaciones en ambos casos se regirá por lo dispuesto en la legislación sobre video vigilancia.

Tercera. - El establecimiento, supresión o modificación de las zonas o número de plazas de estacionamiento regulado se determinará mediante resolución de Alcaldía o Concejalía-Delegada, salvo que se trate de obras de reurbanización en cuyo caso no será necesario.

Cuarta. - Se habilita el estacionamiento en zona naranja para no residentes cuando acrediten consumo en establecimientos de Benidorm. Para ello, se instrumentará la forma en que se posibilite la acreditación de dicho consumo. Se permitirán: una hora máximo de dicho estacionamiento cuando se produzca un consumo entre 5 y 9,99 euros; dos horas máximo de dicho estacionamiento cuando se produzca un consumo entre 10 y 14,99 euros; tres horas máximo de dicho estacionamiento cuando se produzca un consumo de 15 euros o superior.

Transcurridas dos horas del estacionamiento realizado, y por un nuevo consumo en los mismos términos, se podrá volver a estacionar en las mismas condiciones en zona naranja. Igualmente, sea obligatoria la obtención del título habilitante para dicho estacionamiento.

DISPOSICIÓN TRANSITORIAS. -

Primera. - Todo cambio del estacionamiento regulado, que implique una modificación de la regulación anterior, debe realizarse garantizando la idoneidad de la medida en dicho momento. Por ello, para implementar dichos cambios, se requiere previamente informe técnico de idoneidad y Decreto de la Alcaldía o Concejalía Delegada aprobando las referidas modificaciones del estacionamiento regulado.

Segunda. - Hasta en tanto en cuanto no se disponga de parquímetros y/o APP de pago o registro, únicamente podrán hacer uso de las zonas naranja y verde en las condiciones que marca la presente Ordenanza nº 1 de Movilidad, aquellos que tengan concedida la condición de residente para estacionar (art. 93 bis de la presente Ordenanza nº 1 de Movilidad), y solo

mientras dicha condición de residente se siga manteniendo. De oficio, el propio Ayuntamiento podrá comprobar si se cumplen los requisitos de concesión de dicha condición de residente.

Respecto a la señalización de las zonas naranja y verde, estas serán señalizadas horizontalmente con su correspondiente color en el pavimento. Respecto a la señalización vertical de dichas zonas, y hasta tanto en cuanto no se disponga de parquímetros y/o APP de pago o registro, se continuarán señalizando las zonas naranja y verde con la señal R-308 con un cartel complementario con la inscripción "Excepto residentes A". Esta señalización podrá ser modificada mediante resolución de la Alcaldía o del Concejal Delegado.

DISPOSICIONES DEROGATORIAS. -

Primera. - Queda expresamente derogada la Ordenanza nº 1 de Movilidad aprobada por el Ayuntamiento Pleno, en sesión ordinaria celebrada el día 31 de agosto de 2020, y sus posteriores modificaciones.

Segunda. - De igual forma quedan derogadas aquellas disposiciones municipales de igual o inferior rango, que se opongan a lo dispuesto en esta disposición general.

DISPOSICIONES FINALES. -

Primera. La Alcaldía en el ejercicio de las facultades que le son inherentes podrá dictar Bandos o Instrucciones generales recordatorias, aclaratorias o interpretativas de la presente Ordenanza.

Segunda. Entrada en vigor: La presente ordenanza entrará en vigor cuando se haya publicado completamente su texto en el Boletín Oficial de la Provincia y haya transcurrido el plazo previsto en el artículo 65.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

ANEXOS

ANEXO I.- Cuadro de Infracciones y Sanciones:

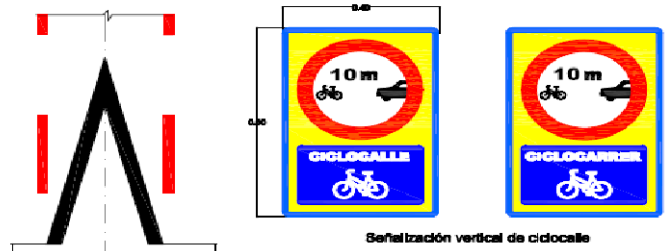
El cuadro de sanciones e infracciones será el vigente en el momento que entre en vigor la presente Ordenanza, pudiendo modificarse por Decreto de la Concejalía delegada de Movilidad, para incorporar, modificar o eliminar preceptos y las sanciones aparejadas.

1. Aquellas infracciones que no estando explícitamente previstas en la presente ordenanza ni en su cuadro de sanciones, se hallen tipificadas en la legislación de tráfico, circulación y seguridad vial, o en sus normas de desarrollo y resultaren de competencia municipal por el tipo de vía en que se cometen y por la materia sobre la que versan, serán denunciadas con arreglo al siguiente criterio:

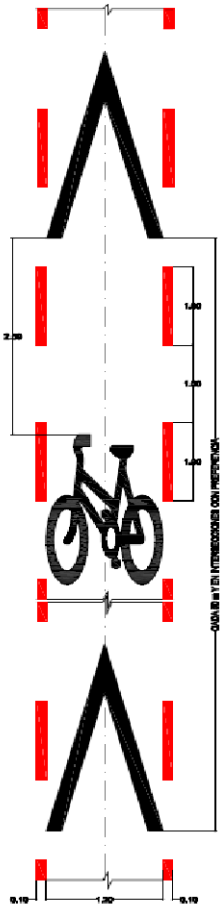
a) Las infracciones LEVES: con el importe de 100 euros.
b) Las infracciones GRAVES: con el importe de 200 euros.
c) Las infracciones MUY GRAVES: con el importe de 500 euros.

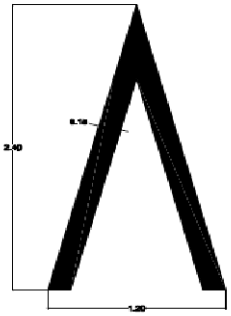
ANEXO II.- Planos de señalización

SEÑALIZACIÓN ESPECÍFICA PARA CICLO-CALLE

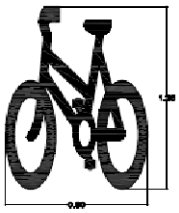


Señalización vertical de ciclocalle



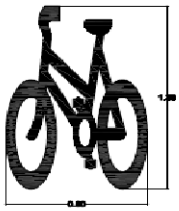


Marca direccional de Ciclocalle

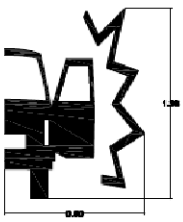


Marca bicicleta en Ciclocalle

SEÑALIZACIÓN GENÉRICA PARA TRÁFICO CICLISTA



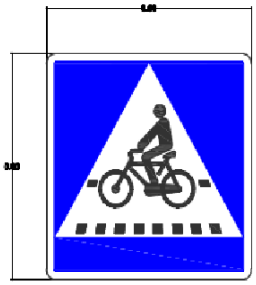
Marca bicicleta en Acera-Bici, Plata-Bici, Carril-Bici y pasos ciclistas



Información de abatimiento de puerta

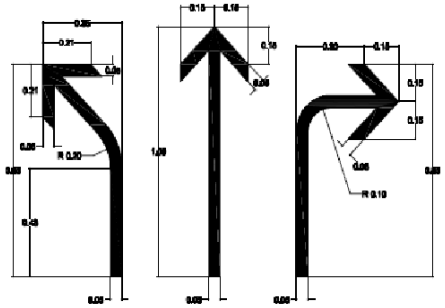
SEÑALIZACIÓN GENÉRICA PARA TRÁFICO CICLISTA

SEÑALIZACIÓN VERTICAL

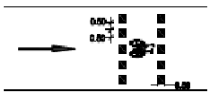


Señal Indicadora de paso ciclista

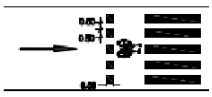
SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL



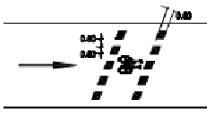
Flechas direccionales (Tráfico ciclista)



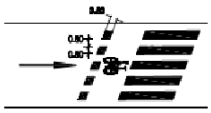
Paso ciclista perpendicular



Paso ciclista perpendicular adosado a paso peatonal



Paso ciclista oblicuo



Paso ciclista oblicuo adosado a paso peatonal

Paso ciclista con o sin semáforo



Información corredor

ajuntament

Para implementar señalización en la infraestructura ciclista bastará que la misma se encuentre aproximadamente a escala de la señalización del tráfico en general.

ANEXO III.- Horarios y zonas de estacionamiento regulado

Para implementar cambios en el contenido del presente anexo III, se requiere previamente informe técnico de idoneidad y Decreto de la Alcaldía o Concejalía Delegada aprobando la idoneidad de las referidas modificaciones del estacionamiento regulado.

ANEXO III.1.- Horarios de las zonas de estacionamiento regulado

Podrán ser modificados ex. art. 36 de esta Ordenanza de Movilidad. Inicialmente los horarios serán los siguientes:

- ZONA AZUL:

Esta zona tendrá vigencia durante todo el año.

- ZONA AZUL DE VERANO:

Esta zona tendrá vigencia desde el 15 de junio de cada año, hasta el 30 de septiembre, y, además del periodo de Semana Santa, desde el viernes de Dolores hasta el segundo Lunes de Pascua, ambos inclusive.

- ZONA NARANJA:

Esta zona tendrá vigencia todo al año y en horario de 24 horas.

- ZONA ROJA:

Esta zona tendrá vigencia todo al año y en horario de 24 horas.

- ZONA VERDE:

Esta zona tendrá vigencia todo al año y en horario de 24 horas.

- DETALLE DE LOS HORARIOS DE FUNCIONAMIENTO DE LA ZONA AZUL:

1. Horario Zona Azul para RESIDENTES en el municipio de Benidorm:

A.- Invierno (1 de octubre a 14 de junio)

1. De lunes a viernes: de 9 a 14 y de 16 a 20 horas.
2. Sábados: de 9 a 14 horas.
3. Domingos y festivos: libre.

B.- Verano (15 de junio a 30 de septiembre y semana santa)

1. De lunes a viernes: de 9 a 14 y de 16 a 21 horas.
2. Sábados: de 9 a 14 horas.
3. Domingos y festivos: libre

C.- Se mantienen los privilegios de las de las calles del Centro de Benidorm dispuestos en la Ordenanza Fiscal número 26 de Benidorm.

2. Horario Zona Azul para NO RESIDENTES O VISITANTES:

A.- Invierno (1 de octubre a 14 de junio)

- De lunes a domingo y festivos: de 9 a 14 y de 16 a 20 horas.

B.- Verano (15 de junio a 30 de septiembre y semana santa)

- De lunes a domingo y festivos: de 9 a 24 horas.

ANEXO III.2.- Vías con zonas de estacionamiento regulado

ANEXO III.2.A.- Listado de vías reguladas con zona naranja:

- C/ Secretario Juan Antonio Baldoví
- C/ desde término municipal de Finestrat hasta C/ Secretario Juan Antonio Baldoví (denominada A6-D)
- C/ Jazmín
- C/ del Vent
- C/ dels Pescadors
- C/ Maravall, entre C/ Marqués de Comillas y C/Urano
- C/ Saturno
- C/ Urano
- C/ Estornino
- C/ de las Rosas
- C/ Gaviota
- C/ Canario
- C/ Perdiz
- Plaça L´Infant
- C/ de Plutón
- C/ Verge de la Mercé
- C/ Sant Ramón
- C/ Santa Cristina
- C/ Sant Tomàs
- C/ Sant Marc
- C/ Arnedo
- C/ Florida
- C/ Atocha
- C/ Montera
- C/ Velázquez
- C/ Salamanca
- C/ Virgen de la Almudena
- Paseo de las Acacias
- C/ Serrano
- C/ Macarena

- C/ Goya
- Paseo de la Castellana
- Avda. Beniardà
- C/ La Nucía
- C/ Sella
- C/ Relleu
- Avda. de Callosa d´Ensarrià
- Avda. de L´Aigüera, entre C/ Orxeta y C/ Nuestra Sra. Del Rocío
- C/ Abad de Tormes
- C/ Capitán Cortés
- C/ Ginés Cartagena
- C/ Serra D´Aitana
- C/ Guadalest
- C/ de L´Estació
- C/ Nuestra Sra. Virgen del Rocío
- Polideportivo Guillermo Amor
- C/ Noruega
- C/ Holanda, entre Avda. Andalucía y Avda. Bélgica
- C/ Suiza
- C/ Dinamarca
- C/ Grecia, entre C/ Finlandia y Avda. Bélgica
- Avda. de Francia
- Avda. Paris, entre Avda. Ametlla de Mar y Avda. Estocolmo
- C/ Roma, entre C/ Mónaco y Avda. Estocolmo
- C/ Mónaco
- C/ Ámsterdam, entre Avda. Ametlla de Mar y Avda. Estocolmo
- C/ Cornellana

ANEXO III.2.B.- Listado de vías reguladas con zona verde:

- Avda. Mont Benidorm
- C/ Santander
- C/ D´Aigües
- C/ Vigo
- C/ Vinarós

- C/ Murtal
- Avda. Villajoyosa, entre Avda. Murtal y Avda. Armada Española
- C/ Tibi
- Avda. Uruguay, entre Avda. Paraguay y Avda. del Rei Jaume I
- C/ Puig Campana
- C/ Roldan
- C/ Rosal
- C/ L´Almadraba
- C/ Los Tulipanes
- C/ de la Garita
- C/ Sant Andreu
- C/ Júpiter, entre C/ Maravall y avda. Almendros
- C/ Buen Pastor
- C/ Alcalá
- Plataforma inferior de Mercasa (situada entre avda. Ciudad Deportiva y avda. Llibertat)
- C/ Islandia
- C/ Juan Llorca
- Avda Europa desde avda. Comunitat Valenciana hasta C/ Esperanto
- Avda de la Comunitat Valenciana, entre C/ Juan Llorca y Avda. Europa
- C/ Esperanto, entre C/ Dr. Orts Llorca y Avda. Europa
- Avda. Almirall Bernat de Sarria, entre Avda. Derramador y C/ Zamora
- Avda. de Zamora, entre avda. de L´Almirall Bernat de Sarrià y Barranco Barceló.
- Travesía entre Avda. Zamora y Avda. Juan Fuster Zaragoza
- Avda. Juan Fuster Zaragoza, entre avda. de L´Almirall Bernat de Sarrià y el número 9 de la propia avda. Juan Fuster Zaragoza
- Avda. Derramador, entre Avda. Bernat de Sarrià y C/ Gerona
- C/ Santiago Ramón y Cajal, entre Intersección avda. Ciudad Real y entrada principal Hospital IMED Levante
- Avda. Ciudad Real
- C/ Berlín
- Avda. Estocolmo entre Avda. Ametlla de Mar y Avda. París
- Aparcamiento disuasorio en Avda. Xixo (situación debajo del puente de Avda. de Cuba)

- C/ de Langreo, entre C/ D. Antonio Baldoví y C/ Luis Prendes
- C/ Luis Prendes, entre C/ Langreo y C/ Torre de les Maçanes
- C/ Altea

ANEXO III.2.C.- Listado de vías reguladas con zona azul:

- C/ Tomás Ortuño
- C/ Venus
- C/ Marte
- C/ Almendros
- C/ Ruzafa
- C/ Limones
- C/ Antonio Ramos Carratalà
- C/ Marqués de Comillas
- C/ Maravall, entre C/ Sant Pere y C/ Marqués de Comillas
- Avda. de L´Aigüera, entre Plaza SS. MM. Reyes de España y C/ Orxeta
- C/ Primavera
- C/ Verano
- Vía Emilio Ortuño
- C/ Finestrat
- C/ Esperanto, desde Plaza de la Hispanidad hasta C/ Ibiza
- C/ Valencia
- Avda. Bilbao
- Avda. Orts Llorca
- Avda. Mediterráneo
- C/ Gerona
- C/ Emilio Romero
- C/ Lepanto
- Avda. Europa, desde C/ Esperanto hasta avda. de Madrid
- Avda. Murcia
- Avda. Cuenca, desde avda. de Madrid hasta C/ Kennedy
- C/ Metge D. Miguel Martorell
- Avda. Filipinas
- Avda. Almería
- Avda. Castellón

- Avda. Ametlla del Mar
- Avda. Juan Fuster Zaragoza, entre avda. Ametlla del Mar y el número 9 de la propia avda. Juan Fuster Zaragoza
- C/ Orxeta
- Avda. Foietes
- C/ Londres, desde avda. Ametlla del mar hasta C/ Estocolmo
- C/ Júpiter, desde C/ Tomás Ortuño hasta avda. de los Almendros
- Plaza SS. MM. Los Reyes de España
- Avda. Vicente Llorca Alós
- Avda. Xixo
- C/ L´Alfàs del Pi
- C/ Santiago Ramón y Cajal, entre Intersección avda. Zamora y entrada hospital IMED Levante
- Avda. de Zamora, entre avda. Dr. Severo Ochoa y Barranco Barceló
- Plaza de la Encarnación Devesa "La Corrilla"
- C/ Ibiza

ANEXO IV.- Determinación de las zonas de bajas emisiones y las zonas de especial sensibilidad.

El área donde se pretende mejorar la calidad del aire en la ciudad de Benidorm se divide en tres zonas principales; la zona central correspondiente al casco histórico, la zona de Levante, principal atractivo turístico de Benidorm, y la zona del Paseo de Poniente. De la composición de estas tres áreas mencionadas se obtiene la Zona de Bajas Emisiones de Benidorm que ocupa una superficie total aproximada de 75 Ha.

Cabe destacar, que si bien la ZBE es una zona continúa compuesta por las tres áreas mencionadas anteriormente, se busca que cada área funcione de manera independiente, garantizando su gestión individualizada, de tal forma que, a modo de ejemplo, quien se encuentre autorizado a ingresar únicamente en una de ellas, no se le permita circular por las dos áreas restantes. Además, deberá realizarse el ingreso y el regreso por la misma área de la ZBE.

Para garantizar el cometido anterior, se instalan puntos de control interno a la ZBE que se corresponderán a la frontera entre las tres subzonas mencionadas con anterioridad, es decir, existirá una frontera de fiscalización interna a la ZBE que delimitará las subzonas Levante y Centro, y otra frontera de fiscalización interna que delimitará las subzonas Centro y Poniente.

En cuanto a su configuración, la zona Este de la Zona de Bajas Emisiones queda delimitada por la Avenida de Europa (vial de grandes dimensiones de 2 carriles por sentido, continuación del principal acceso de Benidorm desde la AP7 y N-332, que canaliza los desplazamientos de acceso y salida de la zona de Levante), desde calle Lepanto, vial distribuidor entre la zona de Levante y el Rincón de Loix, hasta el paseo marítimo. Desde allí se extiende hacia la zona Centro y Casco Antiguo, hasta alcanzar el Paseo Poniente, conformada por la franja marítima hasta el cruce de Armada Española con Vicente Llorca Alós.

Por su parte, la almendra central de esta ZBE engloba el área comprendida entre la Avenida L'Aigüera, que limita con el Parque L'Aigüera (principal pulmón verde de la ciudad ubicado en el barranco del mismo nombre), Avenida Alfonso Puchades y Avenida Rei Jaume I (trazando la antigua Nacional N-332) que limita la zona de Poniente con el Núcleo Urbano.

Por otro lado, además, actualmente el casco antiguo cuenta con limitaciones de acceso únicamente a residentes y vehículos autorizados de distribución de mercancías que están definidas en esta ordenanza (ZAS).

El perímetro que delimita la ZBE (comprendiendo las 3 subzonas) dispone de 11 puntos de accesos y 8 puntos de salida, así como 3 puntos de control interiores existentes actualmente para controlar el acceso al Casco Antiguo desde las zonas de Levante y Poniente.

Para la identificación de la ZBE se han escogido elementos que funcionan de barrera, de manera que sean fácilmente identificables por los usuarios (tanto ciudadanos como

visitantes) y a la vez permitan a los vehículos que lleguen a su perímetro y no estén autorizados a entrar a la ZBE, continuar circulando sin acceder al interior de la ZBE.

Para la gestión de accesos del área, es necesario controlar los 11 puntos de entrada, 8 de salida y 3 puntos dobles (con entrada y salida), sumando un total de 22 puntos. Esto permitirá conocer todos los vehículos que acceden al área y el tiempo de estancia en la misma.

Puntos de control de acceso Zona Centro

N.º	NOMBRE	UBICACIÓN	N.º CARRILES ENTRADA	N.º CARRILES SALIDA	TOTAL DE CARRILES
1	Tomás Ortuño (E)	Entrada	1		1
2	Ondulada (E)	Entrada	1		1
3	Hondo (E)	Entrada	1		1
4	Ruzafa (S)	Salida		1	1
5	Paseo de la Carretera (E/S)	Entrada-Salida	1	1	2
6	Sant Pere (S)	Salida		1	1
7	Marqués de Comillas (E/S)	Entrada-Salida	1	1	2
8	Tordo (S)	Salida		1	1
9	Limones (E)	Entrada	1		1
10	Plutón (E)	Entrada	1		1
11	Tomás Ortuño (S)	Salida		2	2

Puntos de control de acceso Zona Poniente

N.º	NOMBRE	UBICACIÓN	N.º CARRILES ENTRADA	N.º CARRILES SALIDA	TOTAL DE CARRILES
1	Armada Española (S)	Salida		1	1
2	Racharell (e)	Salida		1	1
3	Racharell (S)	Entrada	1		1
4	Xixo (E/S)	Entrada-Salida	1	1	2
5	Jaime I	Entrada	1		1

Puntos de control acceso Zona Levante

N.º	NOMBRE	UBICACIÓN	N.º CARRILES ENTRADA	N.º CARRILES SALIDA	TOTAL DE CARRILES
1	Martínez Alejos (E)	Entrada	1		1
2	Sol (E)	Entrada	1		1
3	Puente (E/S)	Entrada/Salida	1	1	2
4	Arcoíris (E)	Entrada	1		1
5	Esperanto (S)	Salida		1	1
6	Orts Llorca (E)	Entrada	1		1
7	Gerona (S)	Salida		1	1
8	Mediterráneo (E)	Entrada	1		1
9	Alcoy (S)	Salida		1	1

Todo lo anterior se puede consultar de forma gráfica en el Anexo VI.

ANEXO V: Acceso de vehículos.

La redacción del Anexo V: Acceso de vehículos. De la Ordenanza nº 1 de Movilidad, quedará del siguiente modo:

APARTADO 1. VEHÍCULOS DE LIBRE ACCESO Y CIRCULACIÓN DENTRO DE LA ZBE DEL ANILLO DEL CENTRO TRADICIONAL, SIN NECESIDAD DE AUTORIZACIÓN MUNICIPAL REGISTRAL.

➢ **Vehículos cuyos titulares sean residentes de acuerdo al art. 93 bis de esta ordenanza.**

Vehículos con o sin distintivo ambiental de la DGT: podrán acceder a la ZBE para efectuar una parada o estacionamiento. No se autoriza el paso de vehículos sin destino dentro de la ZBE.

Aquellos que no tengan distintivo ambiental, se les otorgará una moratoria de 1 año para poder adaptarse a la nueva ordenanza.

➢ **Vehículos Históricos.**

Los vehículos declarados registralmente y clasificados como históricos por la normativa de la DGT, cuyos titulares sean residentes o propietarios de plazas de garaje particular ubicados en la ZBE.

➢ **Servicios Públicos**

En el caso de los servicios públicos esenciales tienen acceso libre los vehículos de las fuerzas y cuerpos de seguridad y agentes de movilidad, vehículos de extinción de incendios, protección civil, grúa municipal, salvamento, ambulancias, y otros servicios médicos y de emergencias.

Por otro lado, estarán también exentos los vehículos de servicios públicos básicos: aquellos que prestan servicios como limpieza, retirada de residuos, mantenimiento, conservación de la vía pública, zonas verdes, instalaciones, patrimonio municipal y otros.

Todos estos vehículos deben estar dados de alta en la base de datos de la ZBE con carácter previo al acceso y cuando ello no sea posible se deberá comunicar en los siguientes 5 días hábiles al acceso del vehículo.

APARTADO 2. VEHÍCULOS DE LIBRE ACCESO Y CIRCULACIÓN DENTRO DE LA ZBE DEL ANILLO DEL CENTRO TRADICIONAL, CON NECESIDAD DE AUTORIZACIÓN MUNICIPAL REGISTRAL.

➢ **Vehículos cuyo titular posea una vivienda o plaza de garaje en condición de arrendamiento en el interior de la ZBE que no tengan la condición de residente de acuerdo al art. 93 bis de esta ordenanza ubicado en el interior de la ZBE.**

Vehículos con o sin distintivo ambiental de la DGT podrán acceder a la ZBE únicamente cuando tengan destino dentro de la ZBE.

Aquellos que no tengan distintivo ambiental, se les otorgará una moratoria de 1 año para poder adaptarse a la nueva ordenanza.

Aquellos que convivan temporalmente aportarán Declaración Responsable del titular del contrato de arrendamiento o en su defecto, del titular de la vivienda.

➢ **Vehículos al servicio de empadronados**

Los vehículos al servicio de ciudadanos empadronados en la ciudad de Benidorm (renting, retribución en especie, sustitución, vehículo con pago de IVTM en localidad distinta, o asimilados debidamente justificado).

➢ **Personas con Movilidad Reducida (PMR).**

El acceso a la ZBE de Benidorm de las personas titulares de las tarjetas de estacionamiento para personas con Movilidad Reducida, requerirá su alta previa en la plataforma de gestión de la ZBE, identificando tanto sus datos de tarjeta, como los del vehículo específico que la persona titular de la tarjeta conduzca o emplee para su transporte y en el que deberá exhibirse la misma en la forma reglamentaria. Estos vehículos podrán estar o no adaptados y disponer o no de distintivo ambiental.

El alta en la plataforma de gestión de la ZBE de los vehículos de las personas titulares de las tarjetas de estacionamiento para personas con Movilidad Reducida deberá ser efectuada por las mismas o sus representantes, informando la matrícula del vehículo que se empleará en su transporte, a través de la plataforma de gestión para tal uso.

➢ **Transporte de Viajeros.**

Los taxis que tengan etiqueta ambiental B, C, ECO o CERO están exentos de restricciones de acceso dentro de la ZBE.

Los vehículos de transporte con conductor (VTC) en disposición de etiqueta ambiental B, C, ECO o CERO.

➢ **Invitaciones proporcionadas por las personas empadronadas en la ZBE.**

La ciudadanía empadronada en la ZBE podrá solicitar acceso dentro de la misma para aquellas personas cuyos vehículos turismo no tengan distintivo ambiental. Podrá solicitarse hasta un máximo de 10 permisos al mes. Cada permiso tendrá una validez de un día completo. Esta solicitud podrá hacerse por cualquiera de estas vías:

- Vía app
- Web pública

Podrán realizarse con una antelación máxima de 3 meses o con una solicitud retroactiva máxima de 5 días hábiles.

El acceso será únicamente para estacionar

➢ **Vehículos turismo de Clientes de establecimientos hoteleros y Aparcamientos públicos en el interior de la ZBE**

Corresponderá a hoteles y aparcamientos públicos que dispongan estacionamiento en su interior.

Estos vehículos con o sin distintivo ambiental, obtendrán autorización después de que el establecimiento solicite la autorización por el periodo correspondiente a la estancia.

Para aquellos vehículos de clientes de hotel, que no vayan a aparcar en las dependencias del hotel, se otorgará permiso únicamente para los días correspondientes al check in y check out, debiendo hacer uso de las reservas en vía pública destinadas para ello.

➢ **Comercios, Bares y Restaurantes**

Los vehículos adscritos a las actividades de comercio, bares y restaurantes ubicados en el interior de la ZBE, que tengan distintivo ambiental, necesitarán solicitar el permiso para acceder al interior de la misma y circular exclusivamente para estacionar. Este permiso se otorgará por un tiempo limitado renovable con una periodicidad anual, sin perjuicio de que se comunique a la Administración el cese de la actividad profesional, con la consecuente extinción de los permisos otorgados.

Aquellos que no tengan distintivo ambiental, se les otorgará una moratoria de 1 año para poder adaptarse a la nueva ordenanza.

➢ **Centros Escolares.**

Deberán solicitar un permiso de acceso a la ZBE los que accedan a la ZBE para dejar o recoger alumnos de un centro escolar por motivos médicos, comprendiendo el periodo que abarque dicho justificante médico.

➢ **Establecimientos Sanitarios**

Deberán solicitar un permiso de acceso a la ZBE los que accedan como usuarios de un establecimiento sanitario en el interior de la ZBE, debiendo quedar justificado. Los establecimientos sanitarios podrán auto gestionar el acceso de los usuarios de forma similar al protocolo establecido para establecimientos hoteleros.

➢ **Actividades Educativas**

Deberán solicitar un permiso de acceso a la ZBE los vehículos que accedan como usuarios de actividades educativas en el interior de la ZBE, debiendo quedar justificado. Los establecimientos cuya actividad sea la educativa podrán auto gestionar el acceso de los usuarios de forma similar al protocolo establecido para establecimientos hoteleros.

➢ **Vehículos Industriales de Obras o Servicios.**

Vehículos industriales, de obras, servicios o análogos que presten servicios, entreguen o recojan suministros o mercancías.

No obstante, la autorización de acceso a la ZBE no otorga permiso de acceso a vías públicas con otras limitaciones de acceso en función de las taras/PMA de los vehículos y a la señalización instalada en cada vía.

Aquellos que no tengan distintivo ambiental, se les otorgará una moratoria de 1 año para poder adaptarse a la nueva ordenanza.

Por otro lado, aquellos vehículos que cuenten con certificación vigente de utilización de combustible no contaminante podrán ser autorizados. Deberá contar el vehículo con algún testigo visible en el mismo que permita a los agentes de la autoridad la comprobación visual de que el vehículo esté funcionando con el referido combustible, certificado como no contaminante.

➢ **Proveedores de Servicios**

Vehículos con y sin distintivo ambiental, de empresas proveedoras de luz, agua, gas, telecomunicaciones o cerrajerías que presten servicios de urgencia.

Aquellos que no tengan distintivo ambiental, se les otorgará una moratoria de 1 año para poder adaptarse a la nueva ordenanza.

Vehículos con y sin distintivo ambiental, que prestan servicios de mudanzas y eventos. Cuando precisen autorización de ocupación del dominio público, deberán haber obtenido previamente la misma.

Aquellos que no tengan distintivo ambiental, se les otorgará una moratoria de 1 año para poder adaptarse a la nueva ordenanza.

➢ **Diplomáticos**

Los vehículos diplomáticos o con matrícula extranjera también deberán solicitar permiso de acceso a la ZBE siempre que sean equiparables a las características ambientales conforme al reglamento.

➢ **Situaciones singulares o especiales.**

Estos casos, por su propia naturaleza deben ser valorados de manera individualizada cuando ello sea posible y conveniente.

➢ **Cualquier otro vehículo a motor no especificado en el presente anexo V, exceptuando bicicletas, VMP, ciclos con pedaleo asistido según ordenanza nº 1 de Movilidad.**

ANEXO VI: Proyectos técnicos de las zonas de bajas emisiones y zonas de especial sensibilidad.

ajuntament benidorm

Zona de Bajas Emisiones de Benidorm

ZBEnidorm



Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia
Financiado por la Unión Europea NextGenerationEU
ajuntament benidorm

ÍNDICE

1. DELIMITACIÓN DEL PERÍMETRO DE LA ZBE 3
1.1. PERIMETRO DE LA ZBE 3
1.2. ESTACIONES DE MEDICIÓN DE LA CALIDAD DEL AIRE 4
1.3. ESTACIONES DE MEDICIÓN DE RUIDO AMBIENTAL 5
2. INFORMACIÓN GENERAL 5
2.1. TIPO DE ZONA 5
2.2. SUPERFICIE CONTAMINADA Y POBLACIÓN AFECTADA 7
2.3. AUTORIDADES RESPONSABLES 9
2.4. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN DE LA MOVILIDAD 9
2.4.1. TRANSPORTE PÚBLICO 9
2.4.2. MOVILIDAD PEATONAL 11
2.4.3. MOVILIDAD CICLISTA 11
2.4.4. VEHÍCULO PRIVADO 12
2.4.5. APARCAMIENTOS 12
2.4.6. DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCIAS. DUM 13
2.4.7. OFERTA HOTELERA 13
2.4.8. MOVILIDAD ELÉCTRICA 14
3. ANÁLISIS DE COHERENCIA DE PLANIFICACIÓN 15
3.1. INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN LOCAL 15
3.2. INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN NACIONAL 16
3.3. SINERGIAS CON OTROS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN 16
4. NATURALEZA Y EVALUACIÓN DE LA CONTAMINACIÓN 17
4.1. CONCENTRACIÓN DE EMISIONES CONTAMINANTES 17
4.1.1. PARTÍCULAS (PM) 17
4.1.2. DIÓXIDO DE NITRÓGENO (NO2) 18
4.1.3. DIÓXIDO DE AZUFRE (SO2) 19
4.1.4. MONÓXIDO DE CARBONO (CO) 19
4.1.5. OZONO (O3) 20
4.2. INDICADORES DE RUIDO AMBIENTAL 21
4.3. ANÁLISIS FINAL Y CONCLUSIONES 22
5. ORIGEN DE LA CONTAMINACIÓN 23
5.1. PRINCIPALES FUENTES DE EMISIÓN CONTAMINANTE 23
5.1.1. CARACTERIZACIÓN DEL PARQUE CIRCULANTE 23
5.1.2. CONTAMINACIÓN PROCEDENTE DE OTRAS REGIONES 26
5.1.3. FUENTES DE CONTAMINACIÓN ACÚSTICA EN LA ZONA 26
6. OBJETIVOS CUANTIFICABLES 27
6.1. OBJETIVOS DE MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE 27
6.2. OBJETIVOS DE MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO 28
6.3. NIVELES DE RUIDO 28
6.4. EL IMPULSO DEL CAMBIO MODAL HACIA MODOS DE TRANSPORTE MÁS SOSTENIBLES 29
6.5. LA PROMOCIÓN DE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA EN EL USO DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE. 29
7. MEDIDAS DE MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE Y MITIGACIÓN DE EMISIONES 30
7.1. MEDIDAS 30
7.2. CALENDARIO 35
7.3. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS 35
7.4. JUSTIFICACIÓN DEL ÁMBITO TERRITORIAL 38
7.5. JUSTIFICACIÓN DE LAS RESTRICCIONES DE ACCESO, CIRCULACIÓN APARCAMIENTO Y EXCEPCIONES 38
7.6. ESTIMACIÓN DE LA MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE Y PLAZO PREVISTO 38

8. SISTEMAS DE CONTROL DE ACCESOS, CIRCULACIÓN Y ESTACIONAMIENTO EN LAS ZBE 39

8.1. CONTROL DE ACCESO 39

8.1.1. EQUIPOS DE CONTROL DE ACCESOS 39

8.1.2. INFRAESTRUCTURA FIBRA ÓPTICA 40

8.1.3. PLATAFORMA DE GESTIÓN 40

8.2. MODELIZACIÓN DE TRÁFICO Y EMISIONES 41

8.3. CONTROL DE CIRCULACIÓN 44

8.4. GESTIÓN DE APARCAMIENTO 44

9. ANÁLISIS JURÍDICO DE LA NATURALEZA DE LA ZBE 45

10. MEMORIA ECONÓMICA 47

10.1. ANÁLISIS IMPACTO PRESUPUESTARIO Y ECONÓMICO DE LA ZBE 47

10.2. ANÁLISIS DE LAS CONSECUENCIAS EN LA COMPETENCIA Y EL MERCADO 47

10.3. CONSECUENCIAS DE LA ZBE PARA LOS GRUPOS SOCIALES DE MAYOR VULNERABILIDAD 48

11. ANÁLISIS DE IMPACTO SOCIAL, DE GÉNERO Y DE DISCAPACIDAD 48

11.1. IMPACTO SOCIAL 48

11.2. IMPACTO DE GÉNERO 49

11.3. IMPACTO DE DISCAPACIDAD 50

12. PROCEDIMIENTOS PARA EL SEGUIMIENTO DE SU CUMPLIMIENTO Y REVISIÓN 51

12.1. FUENTES DE INFORMACIÓN 51

12.1.1. SENSORES 51

12.1.2. BASES DE DATOS EXISTENTES 53

12.2. INDICADORES DE SEGUIMIENTO 53

13. PLAN DE COMUNICACIÓN, PARTICIPACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN 66

14. ANEXOS 69

1. DELIMITACIÓN DEL PERÍMETRO DE LA ZBE

Este apartado contempla los criterios establecidos para la delimitación del perímetro de la ZBE en función a lo establecido en El Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones[1]. Además, se hablará de las estaciones de medición de calidad del aire y ruido existentes en la localidad.

1.1. PERIMETRO DE LA ZBE

La zona de bajas emisiones de la ciudad de Benidorm se configura, agrupando tres subzonas; El centro de Benidorm, que incluye el casco histórico, la Almendra Central, la zona de Levante y el Paseo de Poniente, ocupando una superficie aproximada de 0.72 Km^2.

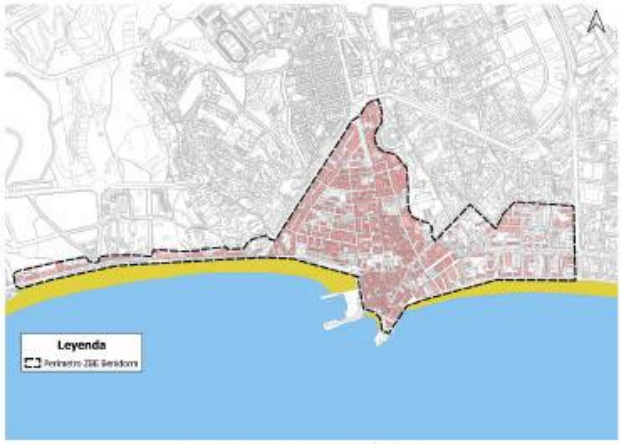


Imagen 1: Delimitación de la ZBE de Benidorm

Para el diseño de la ZBE se han escogido elementos que funcionan de elementos barrera, de manera que sean fácilmente identificables por los usuarios (tanto ciudadanos como visitantes), y a la vez permitan permita a los vehículos que lleguen a su perímetro, y no estén autorizados a entrar a la ZBE, continuar circulando sin acceder al interior de la ZBE.

En el paseo de Poniente, la Avenida Armada Española discurre por un antiguo trazado de la N332. En la última década ha sufrido un proceso de transformación con la remodelación del Paseo de Poniente, donde se limitó el tráfico a un único carril de circulación dando prioridad a los modos blandos con la ampliación del espacio destinado al peatón y la inclusión de carril bici segregado. Esta priorización de los medios blandos se completará en próximas fechas con la generación de plataforma única que junto a la implantación de la ZBE reducirá el tráfico pasante a residentes y transporte público.

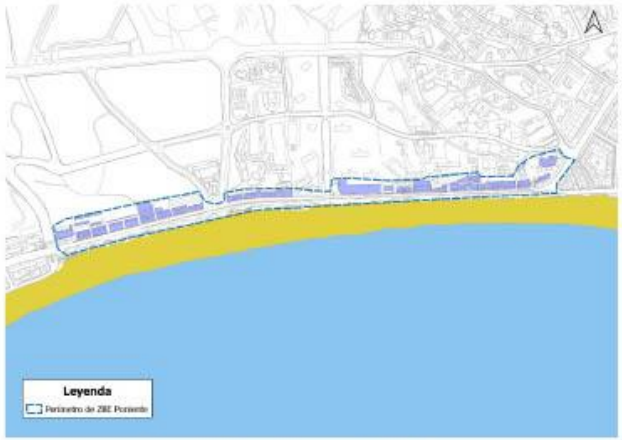


Imagen 2: Perímetro de la ZBE Poniente

La zona del Casco antiguo con la totalidad de sus calles en plataforma única, La almendra Central o Ensanche del casco histórico, donde se están ejecutando en los últimos años obras de peatonalización como la Calle Tomás Ortuño, o generación de plataformas únicas para el calmado de tráfico y prioridad peatonal.

[1] El Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las Zonas de Bajas Emisiones https://www.boe.es/boe/dias/2022/12/28/pdfs/BOE-A-2022-22689.pdf

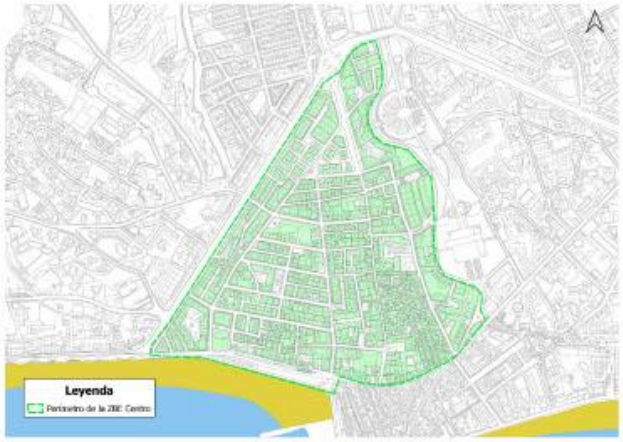


Imagen 3: Perímetro de la ZBE Centro



Imagen 4: Perímetro de ZBE Levante

La zona de Levante, principal zona de atracción turística de la ciudad con el paseo de Levante, el eje comercial Tomas Ortuño y calle Gambo, y la plaza de la Hispanidad. En los últimos años se han realizado una actuación de remodelación de la avenida Mediterráneo, pasando de 2 carriles en cada sentido a un único vial de penetración en plataforma única y carril bici segregado, pasando a ser una calle con prioridad peatonal, por lo que la implantación de la ZBE en esta área mitigará el conflicto con los viandantes. En la ZBE de Benidorm, la limitación se realizará de manera progresiva, estableciéndose un calendario de restricciones vinculado a elementos contaminantes.

1.2. ESTACIONES DE MEDICIÓN DE LA CALIDAD DEL AIRE



La **Generalitat Valenciana** cuenta con una red de estaciones que permite realizar un seguimiento de los niveles de los contaminantes atmosféricos en las principales áreas urbanas e industriales, extendiéndose dicho control a la totalidad de la Generalitat Valenciana.

Benidorm cuenta con una estación de medición de la calidad del aire, Estación de Benidorm, ubicada en el Ecoparque de Benidorm, esta estación es capaz de medir los parámetros como son: Dióxido de nitrógeno, monóxido de nitrógeno, óxidos de nitrógeno totales y ozono.

Adicionalmente, Benidorm cuenta con dos estaciones de mediciones de calidad del aire propias, ubicadas una en la av. Tomas Ortuño y otra en av. Mediterráneo, estas estaciones son capaces de medir los parámetros de Partículas en suspensión, Dióxido de nitrógeno, Dióxido de azufre, monóxido de carbono, y ozono.



Imagen 5:Sensor de medición de calidad del aire. Av. Tomas Ortuño.

En la tabla adjunta a continuación, se especifica la ubicación en coordenadas en Latitud, Longitud, Altitud y dirección de cada una de las estaciones de medición de la calidad del aire en el municipio.

Responsable	Nombre	Zona	Latitud (en Grado Decimal)	Longitud (en Grado Decimal)	Altitud (m)	Dirección
Generalitat Valenciana	Estación de Benidorm	Residencial	38.57297101	-0.14637164	224	Ecoparque, CV-758, 1, 03502 Benidorm, Alicante
Municipio de Benidorm	Sensor de Tomas Ortuño	Residencial	38.5399204	-0.1313574	22	Av. Tomás Ortuño y c/ del Carrasco
Municipio de Benidorm	Sensor de Mediterráneo	Residencial	38.537008	-0.12195	2	Av. Mediterráneo y Av. de Emilio Romero

Tabla 1: Ubicación de los sensores medioambientales.

1.3. ESTACIONES DE MEDICIÓN DE RUIDO AMBIENTAL

Actualmente, el municipio de Benidorm no cuenta con estaciones permanentes de medición de ruido ambiental.

Los datos utilizados en este documento provienen de:

- Mapa acústico de Benidorm, el cual es un documento encargado por el Ayuntamiento de Benidorm que ha permitido conocer mediante un estudio en el núcleo urbano, cuál es la incidencia sobre los ciudadanos del ruido procedente del tráfico, del TRAM y del ocio.

2. INFORMACIÓN GENERAL

Este apartado abarca toda la información dentro del ámbito de la Zona de Bajas Emisiones de Benidorm, donde se expondrá los datos referentes al tipo de zona donde será implantada, el tipo de clima existente, la topografía, la superficie contaminada y la población expuesta a esta, las autoridades responsables de la ejecución del proyecto, y un análisis de la situación de la movilidad existente en la localidad.

2.1. TIPO DE ZONA

La situación más frecuente es que el plano actual de una ciudad refleje diferentes tipologías en las diferentes zonas de la ciudad, fruto de haber sido concebidas y creadas en distintos momentos históricos. Este es el caso del núcleo urbano de Benidorm y en especial enfoque al emplazamiento de la Zona de Bajas Emisiones ya que posee un entramado urbano **de tipo yuxtapuesto**, producto de la convivencia de varios tipos de planos urbanos a la vez. Esta zona está compuesta por un **entramado irregular** en su mayoría ubicada en la zona del casco histórico, el cual esta englobado por el **anillo ZBE Centro**, presentando una configuración de calles que no siguen un orden fijo, de tipo estrechas y sin responder a un orden preestablecido, es un entramado representativo de las épocas más antiguas de la ciudad, cuando no existían los modernos medios de transporte y no eran necesarias calles amplias para facilitar la circulación.

Por otro lado, la zona de los **anillos ZBE Levante y ZBE Poniente**, producto de la **expansión urbanística** de la ciudad, poseen un **entramado urbano** caracterizado por su **desarrollo turístico** y su modelo de rascacielos a lo **largo de la costa mediterránea**, convirtiéndose en un importante destino turístico español. La ciudad ha experimentado un rápido crecimiento en la industria turística desde la década de 1960, y esto ha influido en su entramado urbano.

Además de ello, según la tipología de zona, dentro del ámbito definido para la ZBE Benidorm se encuentra que, el **78%** está clasificada como **zona urbanizada residencial**, el 20% como zona urbanizada del núcleo histórico tradicional, el 2,03% posee clasificación de zona rural y el 0,36% está dentro de la zona de nuevo desarrollo residencial.

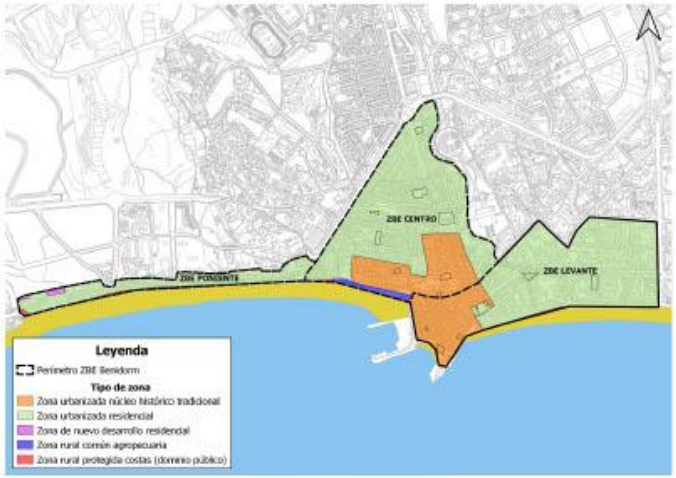


Imagen 6: Tipo de zona urbanística

Por otra parte, El clima de Benidorm es un **clima semiárido cálido** influido por el mediterráneo debido a la brisa marina que atempera la sensación de calor. Este tipo de clima posee una temperatura media anual encima de los 18°C, por lo que incluye los semidesiertos tropicales y subtropicales. Además, su clima está caracterizado por tener **escasas precipitaciones al año**, debido en gran medida a la orientación de sus playas hacia el sur y a la creación de barreras naturales hacia el norte, este y oeste, producto del sistema montañoso que rodea la ciudad y la protegen de las precipitaciones, conformado por la Serra Gelada, el Puig Campana y el Tossal.

Si analizamos los datos de temperatura a lo largo de un año (2020), tenemos una temperatura media anual de 18.9ºC. Las temperaturas máximas durante el invierno oscilan entre 17 y 19 °C, mientras que las mínimas oscilan entre 6 a 12 °C. Durante el verano, las temperaturas máximas oscilan entre 27 a 32 °C y las mínimas entre 20 a 24 °C[2].

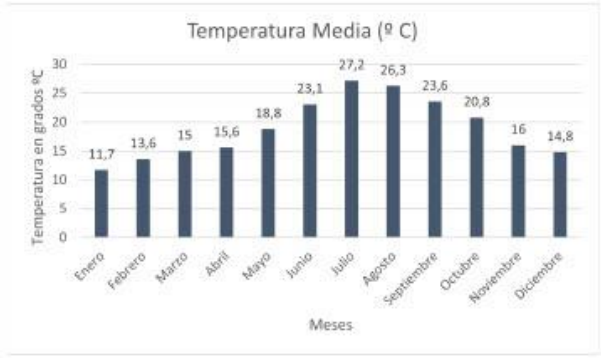


Imagen 7: Temperatura media de Benidorm. Año 2020

En cuanto al viento, las velocidades máximas registradas para el año 2020 oscilan entre 80 y 82 Km/h en el último trimestre del año[3], mientras que las velocidades más bajas se registraron en el mes de febrero con una media de 38,6 Km/h.



Imagen 8: Velocidad máxima del viento de Benidorm. Año 2020

[2] Datos del clima obtenido de Benidorm en Cifras. Año 2020

[3] Datos del clima obtenido de Benidorm en Cifras. Año 2020

Desde el punto de vista topográfico, la ciudad de Benidorm se encuentra en la comarca de la Marina Baixa, caracterizada por su clara división entre las zonas de la línea de costa y los valles interiores. Tiene grandes montañas, como Sierra de Aitana, el Puig Campana, y ríos autóctonos como el Amadorio, el río Algar o el río Guadalest. El núcleo urbano de Benidorm posee una configuración geográfica rodeada de montañas (Parque Natural de la Sierra Helada, por el este, Sierra Cortina y el Puig Campana por el norte y el Tossal de la Cala por el Oeste) que funcionan como barreras naturales, que hacen de protección contra la acción de los vientos y de las precipitaciones.

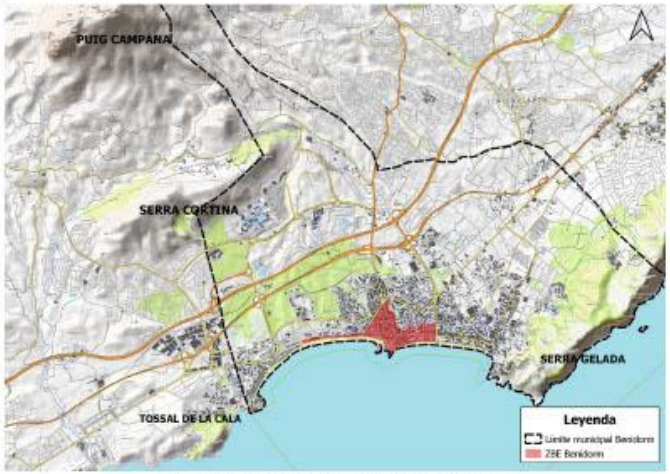


Imagen 9: Sistema de montañas en los límites de Benidorm

2.2. SUPERFICIE CONTAMINADA Y POBLACIÓN AFECTADA

La población residente en la ZBE es de **17.159 hab**[4], datos obtenidos a partir del cálculo de viviendas mediante explotación del archivo vectorial del catastro y posterior tratamiento en software de Sistemas de Información Geográfica **(SIG)**. Una vez obtenido el cálculo de viviendas, se calcula la población partiendo de los datos demográficos del INE[5], a través de una equivalencia aplicada a la ZBE, mediante los distritos y secciones en el ámbito de actuación, en la que en algunos casos van íntegramente en la ZBE y en otros casos hay que incluir solo una parte de la sección censal para integrarlo en la ZBE.

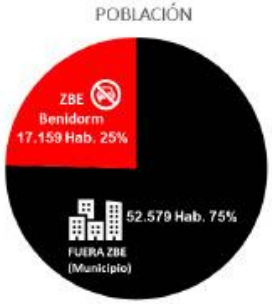


Imagen 10. Población en el municipio

La **población residente en la ZBE (17.159 habitantes)** representa el **25%** de los **habitantes** dentro del **municipio**, que cuenta con una población total de **69.738 habitantes.**[6]

Entre la población dentro del anillo de la ZBE de Benidorm podemos destacar que predomina una población de mediana edad predominado por hombres en el rango de 40-44 años, y con respecto al total, predomina la población femenina con el 51% de la población dentro del anillo.[7]

[4] Elaboración propia a partir de los datos del Catastro, y la revisión del padrón municipal del año 2021 del INE.

[5] Datos demográficos del padrón municipal del año 2022 del INE.

[6] Datos demográficos del padrón municipal del año 2022 del INE.

[7] Datos demográficos del padrón municipal del año 2022 del INE.

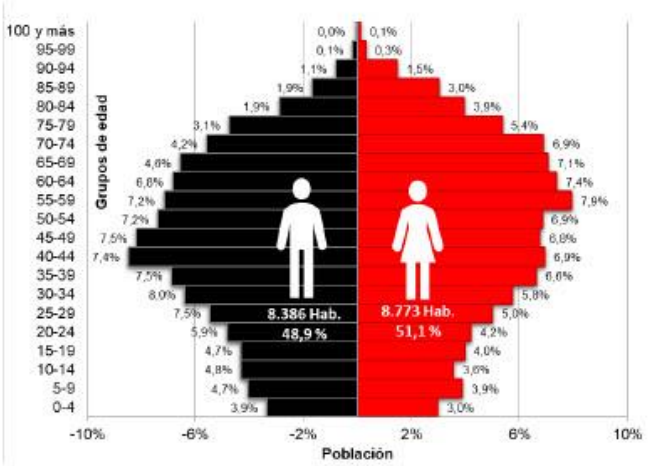


Imagen 11. Pirámide poblacional ZBE Benidorm

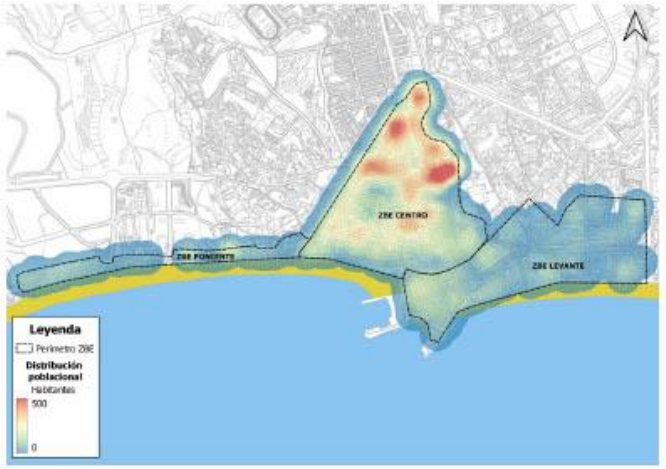


Imagen 12: Distribución de la población en la ZBE de Benidorm

Dentro de la zona podemos destacar una mayor distribución de la población residente en la zona norte del anillo de la ZBE Centro, en las cercanías del Parque de L'Aigüera, así como en la zona de la plaza del Infante y los alrededores de la calle Tomás Ortuño, ubicado cerca de la intersección conocida como el Cruce. A continuación, se muestra la distribución poblacional de la ZBE de Benidorm.

Como conclusión se puede afirmar que **la población dentro de la ZBE afectada por la contaminación acústica y atmosférica asciende a 17.159 habitantes.**



Además de la población residentes existen una población vulnerable compuesta por los organismos receptores **que deben protegerse**, prestando especial protección en cuanto a contaminación acústica, son los **centros sanitarios y educativos.**

En el núcleo Urbano de Benidorm, en cuanto a los centros sanitarios se refiere, se encuentran 11 establecimientos, de los cuales, el **Centro de Salud II Tomás Ortuño, se encuentra ubicado dentro de la Zona De Bajas Emisiones.**

En cuanto a los centros educativos en el municipio, existen un total de **40** instituciones en el núcleo urbano de Benidorm, de las cuales **5 se encuentran dentro de la Zona de Bajas Emisiones**, representando un **12%** del total.



Imagen 13: Centros educativos

A continuación, se muestra un listado de los centros educativos que se encuentran dentro de la Zona de Bajas Emisiones de Benidorm considerados de especial protección en cuanto a contaminación indicando la titularidad, el nivel impartido en cada uno y el número de plazas.

NOMBRE	TITULAR	NIVELES	PLAZAS
ESCOLA PRIVADA DE MUSICA UNION MUSICAL	Privado	Música	-
CEIP LEONOR CANALEJAS	Público	Primaria y Edicación Infantil	632
CENTRO FORMACION PERSONAS ADULTAS (F.P.A)	Público	Adultos	690
ESCOLA PRIVADA DE MUSICA LA MARINA L'ILLA DE BENIDORM	Privado	Música	-
NUESTRA SEÑORA DE LOS DOLORES	Privado	Primaria y Secundaria	730

Tabla 2: Centros Educativos en la ZBE Benidorm

Finalmente, se muestra una imagen, donde se puede observar la ubicación de los centros que requerirán especial protección (sanitarios y educativos) dentro de la Zona de Bajas Emisiones.

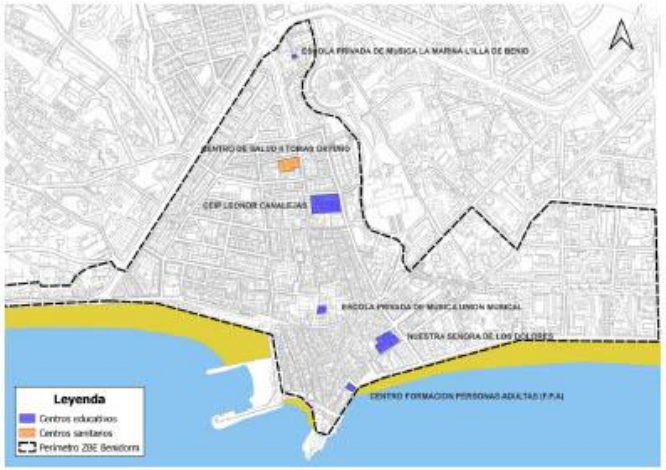


Imagen 14: Centros Sanitarios y Educativos dentro de la ZBE Benidorm.

2.3. AUTORIDADES RESPONSABLES

La Zona de Bajas Emisiones (ZBE) se elabora y ejecuta por el Ayuntamiento de Benidorm a través de la Concejalía de Movilidad y Tráfico.

2.4. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN DE LA MOVILIDAD

Para conocer la situación actual de la zona de estudio y el tipo de movilidad existente, se recopila información sobre el transporte en la ciudad. Se tienen en cuenta las fuentes puntuales y contaminantes secundarios y se dan medidas de mejora para la consecución de los objetivos de mejora de la calidad del aire y mitigar el cambio climático.

2.4.1. TRANSPORTE PÚBLICO

En la actualidad, Benidorm cuenta con un servicio de autobús incluido en la concesión del servicio público regular permanente y de uso general de transporte de viajeros por carretera entre Benidorm-Rincón de Loix-Altea la Vella– L'Alfàs del Pi– Guadalest-Cala Finestrat (CVA006). Esta

concesión está a cargo de la empresa Llorente Bus, perteneciente al Grupo Avanza, y abarca una red de transporte público compuesta por 20 líneas, de las cuales 4 son turísticas.

En cuanto a las líneas que tienen su paso dentro de la ZBE de Benidorm, se han detectado 7 líneas de las cuales, siguiendo la clasificación del PMUS, 2 líneas (1,4 y 11) son locales principales, 2 líneas son de tipo comarcales principales (2,3 y 10) y 1 línea comarcal secundaria.

001	[Aqualandia/Mundomar] - Severo Ochoa - Ametlla Mar - Rincón Loix - Mediterraneo - Bnd. Centro - Estacion Tren	002	Rincón Loix - Mediterráneo -Bnd. Centro - Europa - A. Puchades - Parque Elche - Jaime I - P. Devesa - Bali - Calas - [Centros Comerciales]
003	E. Autobuses - Europa - Triangular - [Aigüera/ Rufaza] - Jaime I - Pº Poniente - Bali - Calas - [Carrefour - T. Mitica / T. Natura]	004	Palau d' Esports - Est. Autobuses - C. Valenciana - Severo Ochoa - [Ramón y Cajal] - Ametlla Mar - Rincón Loix - Mediterráneo - Benidorm Centro
010	Altea - Puerto de Altea - Playa Albir - Albir - L' Alfas del Pi - Severo Ochoa - Rincón de Loix - Mediterráneo - Benidorm Centro	011	[Estación Autobuses] - Benidorm Centro - Mediterráneo - Rincón de Loix - Paris - Severo Ochoa - Ciudad Patricia - Aqualandia/Mundomar
014	Finestrat Pueblo - Cala de Finestrat - Pérez Devesa - Salto del Agua - Severo Ochoa - Ametlla de Mar - Rincón de Loix		

Imagen 15: Líneas de bus urbano que entran a la ZBE

Además de las líneas mencionadas, hay otras de interés dentro de la concesión de Llorente Bus, con una o más paradas en el término municipal de Benidorm, muchas de ellas ubicadas en la estación de autobuses. Estas se dividen en líneas nacionales, con 31 líneas, incluyendo las comarcales gestionadas por UBESA, y líneas internacionales, con 17 líneas.

Debido al carácter turístico y al sólido sector hotelero de Benidorm, es relevante destacar el transporte en autobuses discrecionales, que trasladan a los turistas desde el aeropuerto hasta los hoteles.

Con una distancia admisible para el usuario de 150 metros hasta la parada más cercana, la cobertura espacial de la red de transporte público abarca el 75% de la zona urbana. Sin embargo, se debe tener en cuenta que áreas con un alto poder de atracción/generación de viajes, como la zona de ampliación del casco antiguo, la zona sur del parque de L'Aigüera e incluso el Ayuntamiento de Benidorm, tienen un acceso restringido a la red de transporte público. Las paradas más cercanas con frecuencias aceptables se encuentran en Avd. del Mediterráneo, Avda. Jaime I o Avda. Alfonso Puchades.

En cuanto al sistema tarifario, parece adecuado, ya que ofrece cinco tipos de billetes que cubren las necesidades de diversos usuarios:



- Billete individual
- Tarjeta bus: para usuarios habituales con uso frecuente
- Tarjetas turísticas temporales de 24 horas, 72 horas ó 7 días.
- Tarjeta Eco (tarjeta temporal de 30 días): para usuarios con uso intensivo y continuado.
- Tarjeta oro: destinada a personas con 65 años y a miembros de Familias Numerosas con título oficial.
- Tarjeta Azul: destinada a los escolares y/o jóvenes.

A continuación, se muestra una imagen con parte de las líneas de autobuses que atraviesan la ZBE de Benidorm.

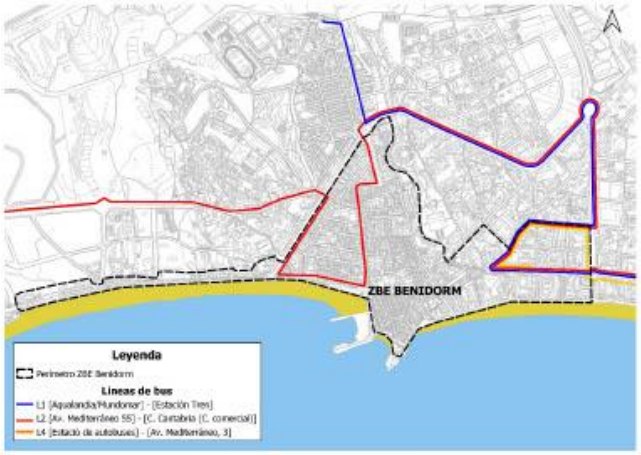


Imagen 16: Líneas de Autobuses de Benidorm

2.4.2. MOVILIDAD PEATONAL

El porcentaje **total de desplazamientos a pie** en el municipio de Benidorm es del 70%, destacando así la importancia del peatón en la dinámica urbana sobre todo por la afluencia turística que posee la ciudad. En la zona central de la ciudad, específicamente en el casco antiguo y su expansión, se encuentran varias calles designadas como peatonales.

Estas calles peatonales se pueden clasificar de la siguiente manera:

- Calles cerradas al tráfico rodado, como las del Barrio El Calvari.
- Calles peatonales con restricciones horarias para la circulación vehicular, como el Paseo de la Carretera.
- Zonas verdes peatonales, que abarcan áreas como la Avd. de Murcia y pasajes transversales al Carrer del Municipi, sumando un total de 1.300 metros, además de la extensión completa del Parque de L'Aigüera.

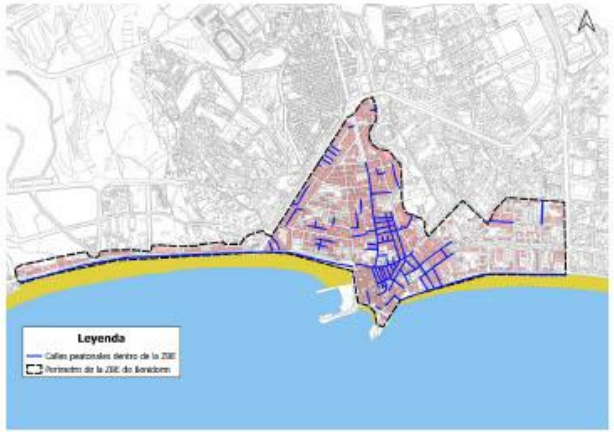


Imagen 17: Calles peatonales dentro de la ZBE

2.4.3. MOVILIDAD CICLISTA

La oferta destinada a la bicicleta en Benidorm contiene un amplio abanico de itinerarios ciclistas, tanto urbanos como las paradas equipadas para bicis.

La oferta de infraestructura ciclista cuenta con más de 90 km y la siguiente tipología: Acera bici, carril bici, ciclo calle, senda bici, zona peatonal compartida con ciclistas[8].

Tipología	Longitud	%
Acera Bici	31,4	34,4%
Carril Bici	25,0	27,4%
Ciclo Calle	14,8	16,2%
Senda Bici	9,6	10,5%
Zona Peatonal	10,4	11,4%
Total	**91,2**	**100%**

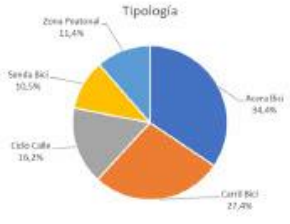


Imagen 18: Tipología de infraestructura ciclista



Imagen 19: Oferta de infraestructura ciclista.

[8] Fuente: Plan Ciclista de Benidorm

Del total de la infraestructura, el 42,4% es de uso exclusivo de la bicicleta, el 41,2% es de uso compartido con el peatón y el 16,9% de uso compartido con vehículos.

2.4.4. VEHÍCULO PRIVADO

Para evaluar el impacto que trae asociado la implantación de la Zona de Bajas Emisiones en la calidad del aire y en la movilidad del área de estudio resulta necesario conocer el comportamiento del tráfico vehicular con relación a esta zona.

En Benidorm el vehículo privado ocupa el segundo puesto como modo de transporte preferido por los habitantes según datos del PMUS de abril de 2016. El parque circulante en Benidorm en el año 2020 sufrió un pequeño decremento en relación a los años anteriores. En 2021 se mantuvo en el mismo rango y en 2022 nuevamente se vio un incremento.



En el PMUS de abril de 2016 en el Plan de acción, se marcan una serie de actuaciones que afectan directamente al transporte privado, las cuales se muestran a continuación.

- Plan de señalización.
- Restricción de la circulación
- Calles con velocidad limitada.
- Plan de estacionamiento sostenible (PES)

El objetivo de estas actuaciones es la de fomentar el uso de otros modos de transporte, dejando de lado el vehículo privado únicamente para casos que sea totalmente inevitable su uso.

El ayuntamiento ha proporcionado información de aforos en parte de los accesos principales al núcleo urbano, como en la avenida Comunidad Europea en la cual se obtuvo un valor de Intensidad Media diaria de **15.522 vehículos por día** en el mes de junio de 2023. Así mismo, otro de los accesos con información de tráfico es la avenida Juan Pablo II, el cual presenta un valor de **11.120 vehículos por día** durante el mismo periodo.

2.4.5. APARCAMIENTOS

Dentro de la ZBE de Benidorm sean inventariado de los aparcamientos de la zona, donde se han contabilizado alrededor de **1.313 plazas de estacionamiento**, sin contar los aparcamientos públicos y privados de la zona, los cuales suman **1.954 plazas** de aparcamientos en parkings públicos y privados, dando un total **de 3.267 aparcamientos**. Las categorías que se contabilizaron dentro del área fueron las siguientes:

Aparcamientos públicos	Dirección	Plazas
Parking Mercado	C/ Mercado, 1	292
Parking Tomás Ortuño	C/ Tomás Ortuño, s/n	482
Parking L´Algüera	Plaza SS.MM. Los Reyes, 1	490
Parking Colci	C/ Apolo XI, 20	240
Parking Ruzafa	Av. Ruzafa, 10	450
Total		1.954

Tipología de aparcamientos	Plazas
Zona Naranja	154
Zona Verde	141
Motos	337
Carga y descarga	172
Servicios oficiales y reserva publica	47
P.M.R	12
Zona O.R.A	450
Total	1.313



Imagen 20: distribución de los aparcamientos de la ZBE

Como se observa la mayor tipología de aparcamiento son los estacionamientos de la zona O.R.A con un 34%, seguidamente se encuentran las zonas exclusivas para motos con un 26 %, y a continuación las zonas destinadas para carga y descarga con un 13%, cabe destacar que en

Benidorm existe la zonas verdes y naranjas que son exclusivas para residentes del municipio. por además la gran mayoría de estos aparcamientos se encuentra centralizados en la zona centro de la ciudad como se muestra en la siguiente imagen:

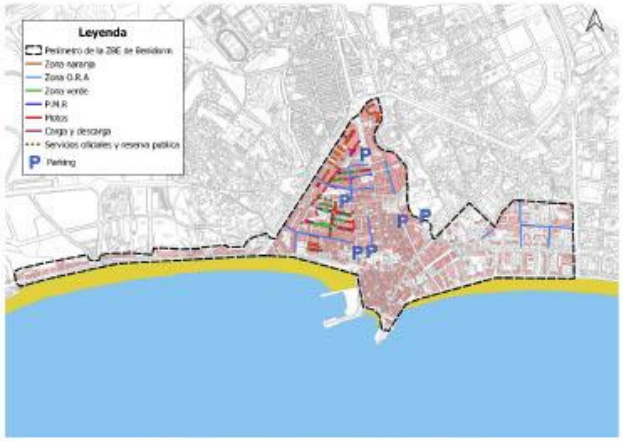


Imagen 21: Aparcamientos dentro de la ZBE de Benidorm

2.4.6. DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCIAS. DUM



Benidorm cuenta con **153 zonas** designadas para carga y descarga, con un total aproximado de **172** plazas disponibles. La zona designada para la carga y descarga en la ciudad suele estar identificada por señalización vertical que especifica el horario y la duración máxima de estacionamiento, acompañada de marcas horizontales en el suelo con líneas amarillas en zigzag. Según la normativa municipal de Benidorm, este espacio está disponible para cualquier vehículo de transporte de mercancías que esté llevando a cabo operaciones de carga y descarga.

También se permite el uso de esta área por vehículos de uso particular mientras estén realizando actividades de carga y descarga no comerciales, siempre y cuando el conductor permanezca en el interior del vehículo.

En ambos casos, el límite de tiempo es de 60 minutos, aunque en ciertas áreas la señalización vertical puede reducir este límite a 30 o 10 minutos, como ocurre en la Avenida de la Armada Española o la Avenida Emilio Ortuño. Los camiones con una Masa Máxima Autorizada (M.M.A) superior a 12.5 toneladas requieren una autorización especial para realizar operaciones de carga y descarga. Esta tipología de aparcamiento se encuentra ubicada en el centro del municipio debido el alto nivel comercial que esta posee.

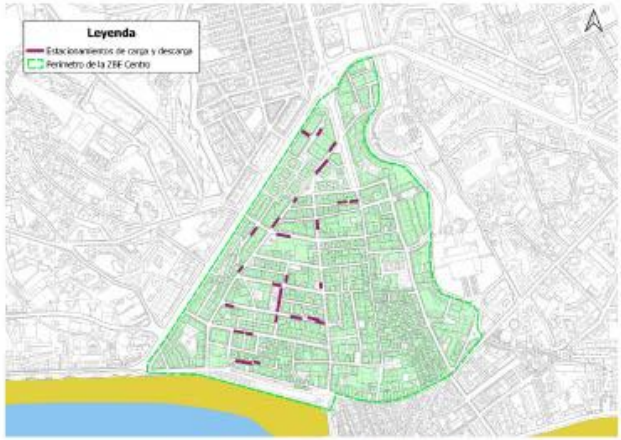


Imagen 22: Estacionamientos de carga y descarga

2.4.7. OFERTA HOTELERA

Al ser una ciudad turística Benidorm cuenta con una oferta elevada de establecimientos destinados a alojar a los visitantes, es por ello por lo que conocer la cantidad de establecimientos hoteleros del municipio y especialmente los que se encuentran dentro de la ZBE ayudará a prever impactos negativos sobre los establecimientos.

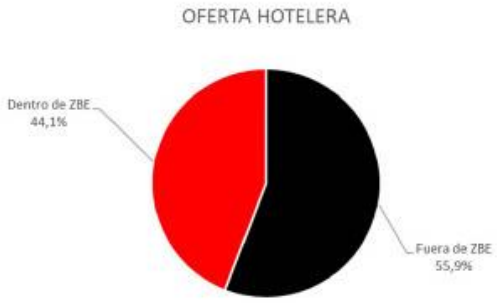


Imagen 23: Oferta hotelera en Benidorm

Benidorm cuenta con una oferta de **136 hoteles** destinados a alojar a los visitantes de los cuales **60 hoteles** se encuentran en el interior de la ZBE, siendo un **44,1% del total**, cubriendo un total de **10.774 habitaciones**.

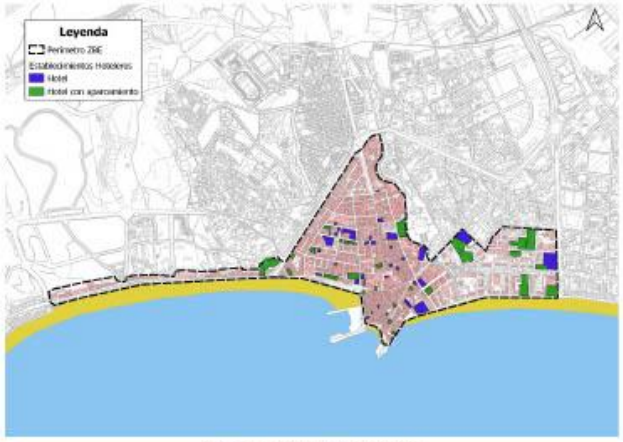


Imagen 24: hoteles dentro de la ZBE

De igual manera se ha identificado el número de hoteles que cuentan con aparcamiento propio, ya sea en las inmediaciones, dentro de sus instalaciones o ambos casos, dando como resultado un total de **33 hoteles** con aparcamiento. Esto conlleva a prestar especial atención a estos establecimientos tomando en consideración las reglas de negocio establecidas de manera de poder gestionar el aparcamiento sin perjudicar la actividad de los establecimientos,

2.4.8. MOVILIDAD ELÉCTRICA

Actualmente Benidorm cuenta con **14 puntos de recarga para vehículos eléctricos** en la vía pública, **10 de carga semirrápida y 4 de recarga rápida**. Según datos de la DGT, el parque móvil de Benidorm cuenta con **172 vehículos eléctricos**, siendo un **0,3%** del total.

Adicionalmente Benidorm cuenta con su **Plan de Movilidad Eléctrica**. El objetivo del plan es el de promover la movilidad eléctrica generando una infraestructura de puntos de recarga optima, incrementar el número de vehículos eléctricos en su flota vehicular, facilitar el acceso al vehículo eléctrico a la población e incrementar el porcentaje de vehículos eléctricos en su parque vehicular. Para cumplir estos objetivos el Plan de Movilidad Eléctrica plantea una serie de actuaciones que se ejecutaran a hasta el año 2030. De esta manera Benidorm se situara en igualdad a otras regiones de Europa en cuanto se refiere a movilidad eléctrica. Por otro lado, se vera una reduccion en las emisiones generadas por los vehículos.



Imagen 25: Puntos de recarga existentes.

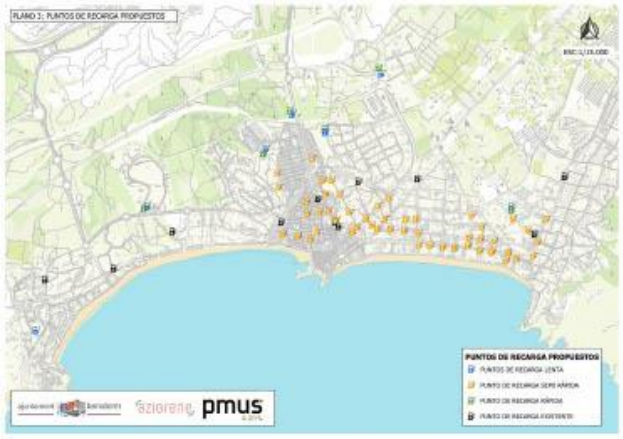


Imagen 26: Puntos de recargar propuestos en el MOVELE[9]

3. ANÁLISIS DE COHERENCIA DE PLANIFICACIÓN

Para que la Zona de Bajas Emisiones tenga coherencia con otros instrumentos de planificación, se tienen en cuenta tanto los planes locales como los nacionales.

3.1. INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN LOCAL

Para la definición de La Zona de Bajas Emisiones de Benidorm se han tenido en cuenta los distintos instrumentos de planificación del Ayuntamiento de Benidorm, tales como:

Los planes de movilidad aprobados tienen la función de establecer una movilidad sostenible y aumentar la calidad, salud y seguridad de sus ciudadanos:

- Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Benidorm (2016)
- Plan de Estacionamiento Sostenible (2016)
- Plan de Transporte Urbano Sostenible (2017)
- Plan de Accesibilidad Universal de Benidorm (2018)
- Plan Global de Seguridad Vial de Benidorm (2018)
- Plan Ciclista de Benidorm (2020)
- Plan de Señalización Direccional de Benidorm (2021)
- Plan de Movilidad Eléctrica de Benidorm
- Estrategia de Desarrollo Urbano sostenible e Integrador (EDUSI)

Los **planes de energía sostenible** con los que Benidorm cuenta son:

- Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible.
- Plan de Adaptación ante el Cambio climático de Benidorm.

[9] Fuente: Plan de Movilidad Eléctrica de Benidorm (MOVELE).

3.2. INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN NACIONAL

A su vez, se han consultado y tenido en cuenta los instrumentos de planificación nacional en materia de energía y clima, contaminación atmosférica y movilidad, tales como:



- Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2021-2030.
- Plan de Adaptación al Cambio Climático (PNACC)
- Plan Estratégico de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030.

3.3. SINERGIAS CON OTROS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN

Las Zona de Bajas Emisiones de Benidorm se ha analizado teniendo en cuenta la integración y coherencia con planes e instrumentos municipales cuyas medidas puedan estar vinculadas con las propuestas establecidas en el presente documento, es por ello que es recomendable coordinarlos entre ellos, referentes a posibles trabajos previos, campañas de información, implantación de medidas en común y posterior gestión de control tanto de los accesos como acciones vinculadas con la movilidad de manera de crear sinergias que permitan un cambio modal sostenible y mejoras en cuanto a la calidad del aire en Benidorm.

Plan de Movilidad Urbana Sostenibilidad de Benidorm



Benidorm tiene la intención de adoptar, en cumplimiento de nuestro Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) y planes que emanan de él, medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad, entre otras, el establecimiento de una zona de bajas emisiones en la zona del centro urbano, Playa Levante y Playa Poniente de Benidorm.

Dentro del PMUS se establecen Políticas básicas para logras sus actuaciones propuestas, dichas políticas se pueden vincular a los objetivos de este documento. Las políticas establecidas por el PMUS son las siguientes:

- Fomentar los modos de transporte no motorizados
- Potenciar un mayor peso del trasporte público respecto al automóvil privado en el reparto modal
- Conseguir un uso más adecuado, social y ambientalmente optimo del espacio público.

Además de estas emanan una serie de objetivos específicos, de las cuales da lugar un paquete de programas y medidas de actuación, donde se incluyen las siguientes áreas de actuación:

- Movilidad peatonal
- Movilidad ciclista
- Transporte publico
- Ordenación del trafico

Además del PMUS, La Zona de Bajas Emisiones de igual forma tienen vinculación con los documentos que emanan del plan de movilidad sostenible urbana, como son el Plan de Estacionamiento Sostenible (PES), el Plan de Transporte Urbano Sostenible (PTUS), el Plan de Accesibilidad Universal (PAU) y el Plan Ciclista de Benidorm (PCB)

Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible



Con actuaciones dentro del sector de transporte público y privado que incluye entre otras, la promoción de modos de transporte alternativos, medidas de apaciguamiento del tráfico rodado y la recuperación del espacio urbano para el peatón.

Este documento surge del Pactos de los Alcaldes, iniciativa de la comisión Europa de 2008, que sirve para orientar a los municipios y entidades locales europeas, para llegar a cabo el objetivo de reducir el impacto sobre el clima.

4. NATURALEZA Y EVALUACIÓN DE LA CONTAMINACIÓN

En este apartado se describe la naturaleza y se evalúan los niveles de concentración de contaminantes e indicadores de ruido ambiental observados durante años anteriores, así como las técnicas de evaluación utilizadas. Los datos de estudios son datos del año 2013 hasta el 2022, datos obtenidos de la estación medioambiental de Benidorm. Por otra parte, gracias a la implantación de los nuevos sensores ambientales instalados instados en agosto del año 2023, se tiene datos más recientes y precisos sobre la contaminación ambiental del municipio.

4.1. CONCENTRACIÓN DE EMISIONES CONTAMINANTES

La principal normativa de referencia en el ámbito estatal es el **Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.**[10]

4.1.1. PARTÍCULAS (PM)

Las PM son un indicador representativo común de la contaminación del aire. Afectan a más personas que cualquier otro contaminante. Los principales componentes de las PM son los sulfatos, los nitratos, el amoníaco, el cloruro de sodio, el hollín, los polvos minerales y el agua. Consisten en una compleja mezcla de partículas sólidas y líquidas de sustancias orgánicas e inorgánicas suspendidas en el aire. Si bien las partículas con un diámetro de 10 micrones o menos (≤ PM_{10}) pueden penetrar y alojarse profundamente dentro de los pulmones, existen otras partículas aún más dañinas para la salud, que son aquellas con un diámetro de 2,5 micrones o menos (≤ PM2.5).

En la siguiente tabla se establecen los valores límite, medidos en µg/m³, para PM10 y PM2.5, establecidos por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero.

PM10	Período	Límite	Fecha de cumplimiento
Valor límite diario	24 horas	50 ug/m3, que no podrán superarse en mas de 35 ocasiones por año	En vigor desde el 1 de enero de 2005 (2)
Valor límite anual	1 año civil	40 ug/m3	En vigor desde el 1 de enero de 2005 (2)
PM2.5	**Período**	**límite**	**Fecha de cumplimiento**
Valor límite anual	1 año civil	20 ug/m3	1 de enero de 2020

Tabla 3 : Valores límites de PM_{10}

La estación de medición ambiental de Benidorm no recopila información sobre el nivel de PM10 dentro del municipio. Por lo tanto, se utilizarán los valores de los sensores ambientales, los cuales solo tienen información disponible desde el 18 de agosto hasta el 25 de octubre de 2023.

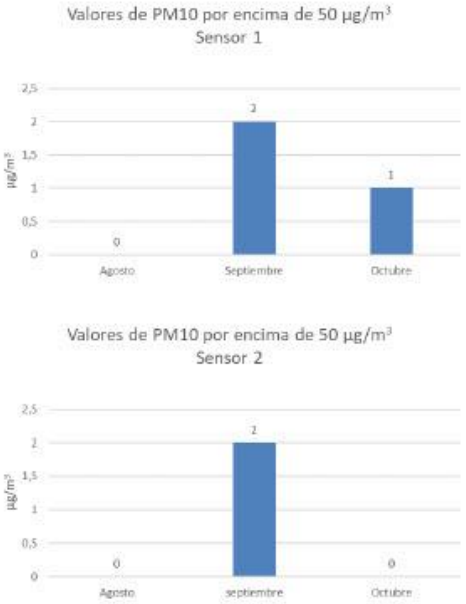


Imagen 27: Valores por encima de PM10 por encima de 45 µg/m3

En este análisis, se observa que el valor límite de la media diaria (50 µg/m³) solo se ha superado en 5 ocasiones en este último trimestre, esto con respecto a los valores dictados por normativa española.

[10] Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire. https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2011-1645

Debido a que los valores límites de los PM 2.5 solo se miden en periodos de un año civil, no es posible saber con exactitud si este indicador supera dichos límites según la normativa española, por otra parte, la OMS establece uno límites diarios con los cuales podemos tener una referencia del estado actual de los niveles de contaminación.

En la siguiente grafica se puede observar que los valores de contaminación de los meses medidos no superan el valor límite establecido por la OMS (15 µg/m³), aunque faltan más tiempo por evaluar, esto resultados son un indicativo que los niveles de PM2.5 están por debajo de los valores límites.

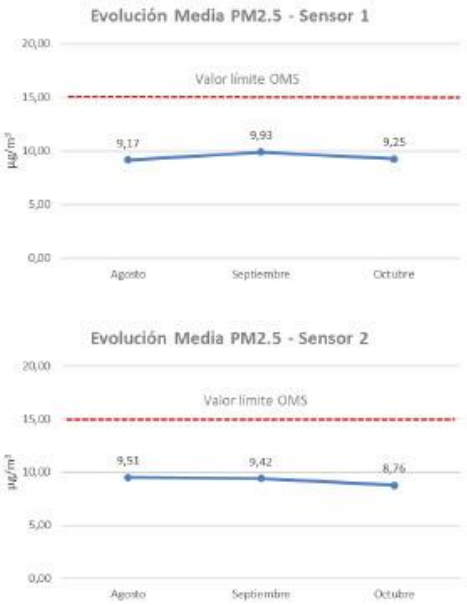


Imagen 28: Evolución media de PM 2.5

4.1.2. DIÓXIDO DE NITRÓGENO (NO2)

Como contaminante atmosférico, el NO_2 puede correlacionarse con varias actividades:

- En concentraciones de corta duración superiores a 200 mg/m3, es un gas tóxico que causa una importante inflamación de las vías respiratorias.
- Es la fuente principal de los aerosoles de nitrato, que constituyen una parte importante de las PM2.5 y, en presencia de luz ultravioleta, del ozono.

Las principales fuentes de emisiones antropogénicas de NO_2 son los procesos de combustión (calefacción, generación de electricidad y motores de vehículos y barcos).

PM10	Periodo	Limite	Fecha de cumplimento
Valor limite diario	24 horas	200 ug/m3, que no podrán superarse en mas de 35 ocasiones por año	En vigor desde 2010
Valor limite anual	1 año civil	40 ug/m3	En vigor desde 2011

Tabla 4: Valores Límites de NO2

En la siguiente gráfica, se muestra la evolución en los últimos años, para el dióxido de nitrógeno NO_2, tomados desde la estación de medición ambiental de Benidorm, donde se observa que los valores se mantienen por debajo de los límites establecido por la normativa española y europea. Además, Benidorm cumple con las nuevas directrices establecidas por la OMS con un valor máximo de 10 µg/m³.

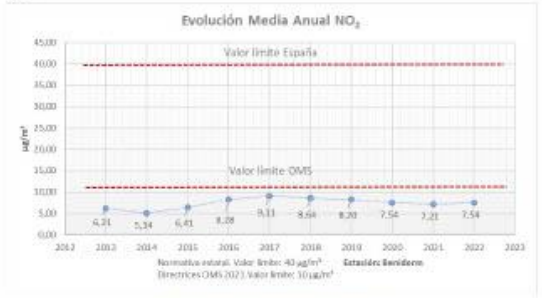


Tabla 5: Evolución Media Anual NO2

Por otra parte, se tiene datos de NO_2 de los nuevos sensores medio ambientales, que disponen de información más actual de los niveles de contaminación, cabe destacar que estos llevan poco tiempo en marcha, que son parte de una red sensórica que aún finalizada y que los datos aún están en revisión.

Observando la siguiente gráfica, se observa que los niveles de NO_2 para los meses de agosto, septiembre y octubre, están por debajo de lo establecido en la normativa española, sin embargo, en comparación con los datos obtenidos en la estación ambiental de Benidorm, estos valores están por encima de los límites establecidos por la OSM.



Imagen 29: Evolución media de No2

4.1.3. DIÓXIDO DE AZUFRE (SO2)

El SO_2 es un gas incoloro con un olor penetrante que se genera con la combustión de fósiles (carbón y petróleo) y la fundición de menas que contienen azufre. La principal fuente antropogénica del SO_2 es la combustión de fósiles que contienen azufre usados para la calefacción doméstica, la generación de electricidad y los vehículos a motor.

SO_2	Periodo	Límite	Fecha de cumplimento
Valor límite horario	1 hora	350 ug/m3, que no podrán superarse en mas de 24 ocasiones por año civil	En vigor desde el 1 de enero de 2005
Valor límite diario	24 horas	125 ug/m3, que no podrán superarse en mas de 3 ocasiones por año civil	En vigor desde el 1 de enero de 2005

Tabla 6: Valores límites de SO2





Tabla 7: Evolución media de SO2

En el gráfico se muestra el valor medio de SO_2 de los últimos meses como visión global del parámetro. Tras el análisis se comprueba que no se superan los límites estipulados en la tabla anterior, corroborándose por tanto que no se supera el valor del límite horario, ni tampoco el valor del límite diario.

4.1.4. MONÓXIDO DE CARBONO (CO)

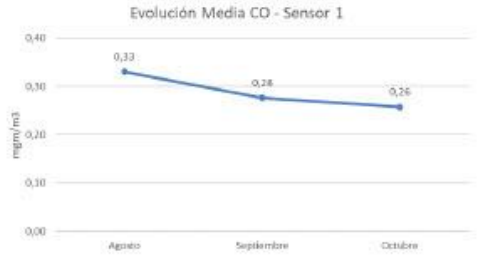
Cualquier combustible que contenga carbono (gas, petróleo, carbón, madera, etc....) y que sea quemado sin suficiente oxígeno como para formar CO_2 es una fuente potencial de CO. Las principales fuentes de emisión de CO son los procesos de combustión en sectores no industriales,

seguidos por las actividades del sector agropecuario y por los procesos industriales sin combustión.

Debido a que la estación de Benidorm no posee información sobre el CO del municipio, se tomaran los valores de los sensores de calidad del aire, lo cuales solo muestran valores del 18 de agosto hasta el 25 de octubre.

CO	Periodo	Límite	Fecha de cumplimento
Valor límite horario	Máximo diario octohorario anual	10 mg/m3	En vigor desde enero 2005

Tabla 8: Valores Límites de CO



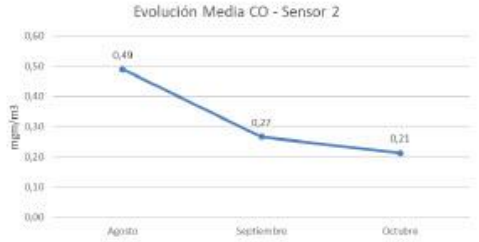


Tabla 9: Evolución media de CO

La representación de esta media mensual nos sirve para tener un orden de magnitud, que como se puede comprobar está entre 0,49 y 0,21 mg/m^3 entre ambos sensores. Por cual aunque se disponga de poca información del CO, en Benidorm los valores en este trimestre están muy por debajo del límite establecido.

4.1.5.OZONO (O3)

En España, como en todo el sur de Europa, el O_3 constituye un problema generalizado, a causa de sus especiales condiciones de elevada insolación; de modo que se reparte por toda la península, con niveles comparativamente inferiores en la zona norte.

En la troposfera, el O_3 se forma de manera secundaria a partir de reacciones químicas complejas desde la proximidad de las fuentes de emisión de sus gases precursores hasta las zonas receptoras de la contaminación, reacciones en las que participan otros gases contaminantes que actúan como precursores, principalmente óxidos de nitrógeno (NO_2 secundario, junto al emitido como primario) y compuestos orgánicos volátiles (COVs, tanto antrópicos como biogénicos procedentes de la vegetación).

La velocidad y el grado de formación de O_3 se ven muy incrementados con el aumento de la radiación solar, las emisiones antropogénicas de precursores y el ciclo biológico de emisiones biogénicas de COVs. Por ello sus niveles son más elevados en el sur de Europa y en primavera y verano.

Además, sus niveles son superiores en las periferias de las grandes urbes y en las zonas rurales porque la reacción fotoquímica necesita una cierta distancia para generar O_3 a partir de sus precursores. Una vez formado y en entornos urbanos con altos niveles de NO, el O_3 se consume rápidamente mediante la oxidación de NO a NO_2. Es por ello por lo que en zonas urbanas de tráfico los niveles de O_3 suelen ser muy bajos, mucho más bajos que en entornos poco contaminados, en donde se recibe el O_3 generado durante el transporte de masas de aire desde zonas contaminadas urbanas e industriales, y no existe NO local que lo pueda consumir.

Semanalmente, los niveles de O_3 más elevados se registran los fines de semana y, sobre todo, el domingo, en coherencia con la disminución de los niveles de precursores que se registra en tales días (sobre todo NO_x).

O3	Periodo	Limite	Fecha de cumplimento
Valor Objetivo	Máxima. Diaria de la medias móviles octohorarias; no podrá superase en mas de 25 días por cada año civil de promedio en periodo de 3 años	120 ug/m3	2010
Valor objetivo	AOT40, calculado a partir de medias horarias de mayo a julio	18000 ug/m3 x h de promedio en un perdido de 5 años	2010
Umbral de información	Promedio horario	180 ug/m3	

Tabla 10: Valores límites O3

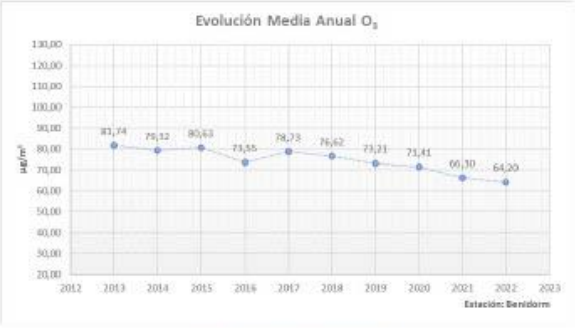
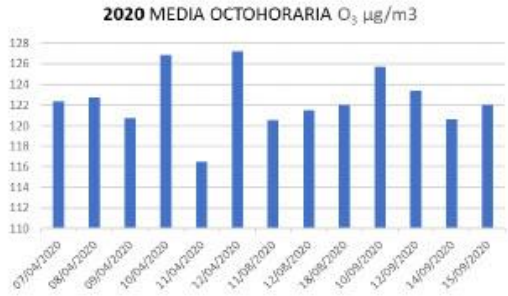


Tabla 11: Evolución Media Anual O3

El gráfico nos muestra una visión global de las medias anuales. Para estudiar la situación de Benidorm con respecto a este parámetro y poder comparar con los valores límite hay que analizar los datos obtenidos del histórico horario de la estación en cuestión para los últimos tres años, a continuación, se muestran los resultados.



Se representa el valor de la media octohoraria para el ozono en los tres últimos años de estudio, obteniéndose el número de días que se supera el valor máximo de 120 µg/m^3 para cada año:

- En 2020 se ha superado un total de 13 días

Por consiguiente, se puede afirmar que el ozono no supera 25 días por año de los tres últimos estudiados. De forma que Benidorm está cumpliendo los parámetros de ozono marcados en el RD.

4.2. INDICADORES DE RUIDO AMBIENTAL

Benidorm cuenta con un Mapa Acústico elaborado por el Ayuntamiento de Benidorm, donde se extraerán la información en la relación con la contaminación acústica del municipio.

Los datos extraídos, permitirán extraer los diferentes indicadores acústicos establecidos en el artículo 3 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003 de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas y en el artículo 5 y Anexo I del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.. Estos indicadores son:

- **LAmax** para evaluar niveles sonoros máximos durante el periodo temporal de evaluación.
- **LAeq,T** para evaluar niveles sonoros en un intervalo temporal T, específicamente para los periodos horarios día tarde y noche, Ld, Le y Ln respectivamente.

- **Lden** índice de ruido asociado a la molestia global Lden (Índice de ruido día-tarde-noche)

El cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en cada área acústica deberá evaluarse conforme a lo establecido en los artículos 14 y 15 y en el Anexo II de dicho Real Decreto. De acuerdo con lo establecido en el apartado 3.4.1 del Anexo IV de dicho Real Decreto, el número de puntos necesarios para la caracterización acústica de la zona se determinará atendiendo a las dimensiones del área acústica, y a la variación espacial de los niveles sonoros.

El Mapa Acústico revela que el tráfico vehicular es la principal fuente de ruido en la ciudad, tanto en temporada alta como baja. Aunque los niveles de ruido detectados en Benidorm son bajos en comparación con otras ciudades españolas, el estudio indica que hasta un 6,6% de las personas pueden verse afectadas por el ruido del tráfico durante la noche en temporada alta. Estos porcentajes son considerablemente inferiores a la media nacional, donde se llega a superar el 20% de afectación en periodo nocturno.

Los barrios más afectados por el ruido del tráfico son Ensanche de Casco y Foietes-Colonia Madrid-Beniardá, representando el 75% del total de la afectación. En contraste, La Cala, el Casco Tradicional, el Polígono Primavera y Ciudad Jardín son los barrios más tranquilos.

El mapa acústico también analiza la contaminación acústica generada por la hostelería y locales de ocio, destacando las zonas de 'Los Vascos', Playa de Levante y calle Gerona como las más concentradas en este tipo de establecimientos. Sin embargo, los porcentajes de personas afectadas por el ruido de ocio no superan el 0,5% en relación con la población total.

4.3. ANÁLISIS FINAL Y CONCLUSIONES

Conforme al **artículo 14 de la Ley 7/2021 de mayo, de cambio climático y transición energética**, la ciudad de Benidorm está obligada a la implantación de una Zona de Bajas Emisiones (ZBE) al ser un municipio de más de 50.000 habitantes.

Para justificar técnicamente el perímetro de la ZBE hay que analizar la contaminación atmosférica y acústica. Focalizando el perímetro de restricciones en aquellos puntos que superan los límites normativos. No siendo la única condición para delimitar el límite perimetral, pero sí, una de las más importantes y determinantes.

CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA

Tras el estudio de los parámetros medidos en la estación ambiental de Benidorm y los sensores medio ambientales, se puede afirmar que el municipio de Benidorm tiene controlado los niveles de contaminación atmosférica por debajo de los límites establecidos por la normativa española, además, como es el caso de las PM10, los niveles de contaminación están por debajo de los valores limites dictados por la OSM.

A modo de visualizar los niveles tan bajos de contaminación atmosférica, se muestra una gráfica en comparación con otras ciudades de Europa, que demuestra el buen control ambiental que el municipio tiene.

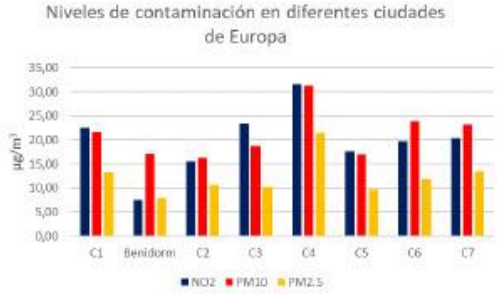


Imagen 30: Diferentes niveles de contaminaciones en Europa

Como se observa Benidorm mantiene uno de los niveles más bajos de contaminación atmosférica toda Europa.

CONTAMINACIÓN ACÚSTICA

En la evaluación de la contaminación acústica no se ha detectado **ningún problema de contaminación en Benidorm**. Estos resultaos basados en los datos extraídos del Mapa acústico de Benidorm.

5. ORIGEN DE LA CONTAMINACIÓN

En este apartado se estudian las principales fuentes de emisión contaminante de Benidorm como son las características y la contaminación del parque circulante, y cómo le afecta la contaminación de otras regiones.

5.1. PRINCIPALES FUENTES DE EMISIÓN CONTAMINANTE

Las principales fuentes de contaminación del aire en el municipio de Benidorm **es el transporte de vehículos por carreteras**, que funcionan por la combustión de combustibles fósiles. Estas fuentes incluyen un gran porcentaje de Gases de Efecto Invernadero (GEI).



5.1.1. CARACTERIZACIÓN DEL PARQUE CIRCULANTE

El municipio de Benidorm tiene un parque circulante de **53.272 vehículos**[11] y un índice de motorización de 764 vehículos por cada 1.000 habitantes. [12] Lo que supone que el parque circulante en la Zona de Bajas Emisiones de Benidorm asciende a más de 10.000 vehículos, siendo **8.089** de ellos turismos[13].

El parque circulante se puede subdividir en 7 tipos de vehículos: turismo, motocicletas, ciclomotores, camiones/furgonetas, autobuses, tractores industriales y otros.



Imagen 31: Vehículos según su tipología

A continuación, se muestra el índice de motorización por cada tipo de vehículo.



Imagen 32: Vehículos por cada 1.000 habitantes.

[11] Datos obtenidos del Banco de Datos Territorial. Estadística del Parque Nacional de Vehículos del Ministerio del Interior. 31 de diciembre de 2022. https://pegv.gva.es/es/bdt

[12] Elaboración Propia a partir de los datos obtenidos del Banco de Datos Territorial. Estadística del Parque Nacional de Vehículos del Ministerio del Interior y los datos de población de INE, en la revisión del padrón municipal del año 2020.

[13] Elaboración propia a partir del índice de motorización obtenido para cada tipo de vehículo y la población de la zona de bajas emisiones obtenida en el apartado 2.2.

Entre todo el parque circulante, el tipo de vehículo más significativo es el turismo, con un **61,71%** respecto al total del municipio, seguido de las motocicletas con un **17,72%** y los ciclomotores con un **10,44%**.

Otros aspectos a tener en cuenta en el parque circulante, es el tipo de carburante utilizado. En Benidorm el 63,20% de los vehículos son de gasolina y el 35,80% vehículos diésel, siendo estos últimos los que más contaminan, comparando los mismos consumos.

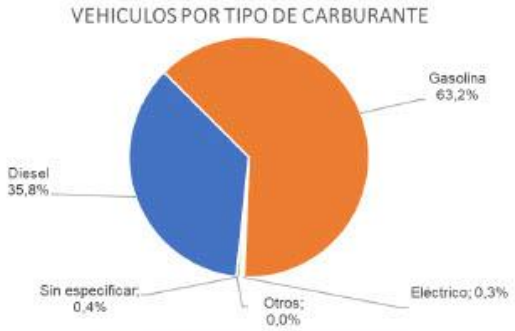


Imagen 33: Tipo de carburante del parque móvil de Benidorm.

Según los datos del municipio de Benidorm sobre las etiquetas de distintivo ambiental de la DGT, tenemos como menor porcentaje la etiqueta **Cero con un 0,4%** y como mayor porcentaje los vehículos **sin etiqueta con 35,5%** de todo el municipio de Benidorm.

En la siguientes graficas se muestran los distintivos ambientales para el total de vehículos del municipio, y en particular para los turismos y motocicletas respectivamente.

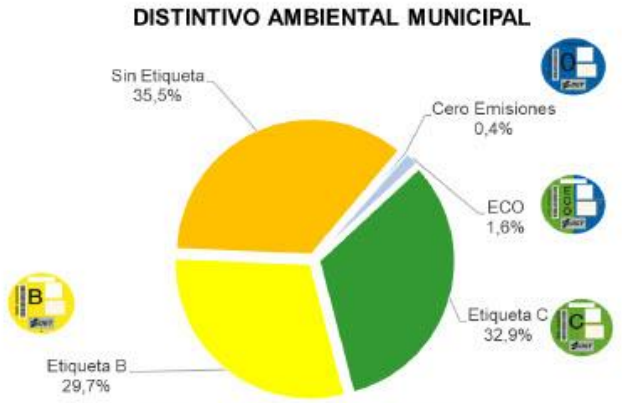


Imagen 34: Distintivo ambiental municipal en porcentajes

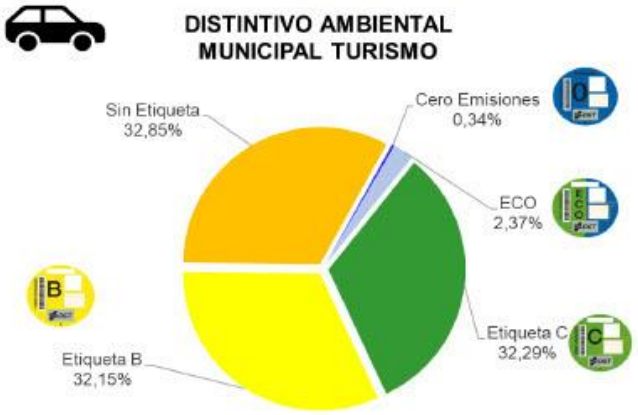


Imagen 35: Distintivo ambiental municipal Turismos

DISTINTIVO AMBIENTAL MUNICIPAL MOTOCICLETA

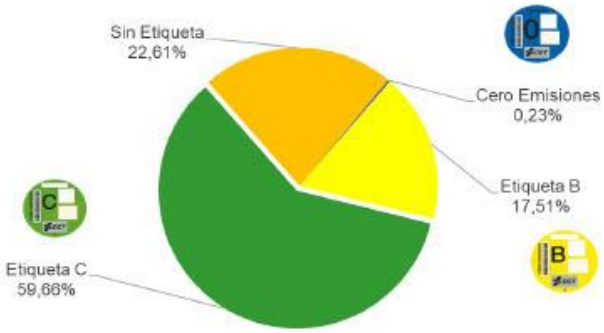


Imagen 36: Distintivo ambiental municipal motocicletas.

DISTINTIVO AMBIENTAL ZBE BENIDORM

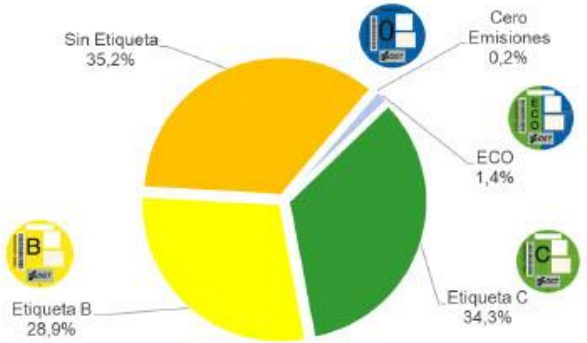


Imagen 37: Distintivo ambiental ZBE Benidorm

En las gráficas siguientes se muestran los distintivos ambientales para la ZBE de Benidorm, diferenciando turismos y motocicletas. En cuanto a los turismos dentro de la ZBE, el tipo de distintivo más significativo es el de tipo "C", con un **34,04%** seguido los vehículos sin etiqueta con un **32,67%**.

DISTINTIVO AMBIENTAL TURISMOS ZBE BENIDORM

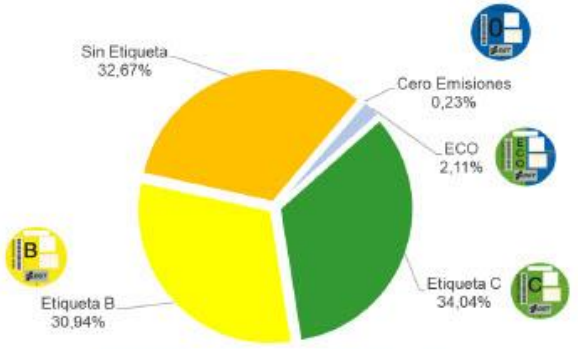


Imagen 38: Distintivo ambiental turismos dentro ZBE Benidorm.

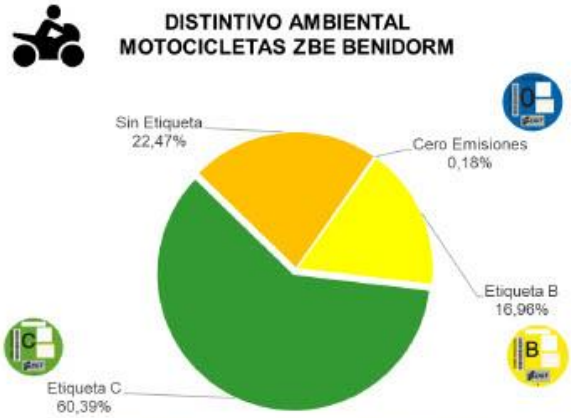


Imagen 39:Distintivo ambiental motocicletas dentro de ZBE Benidorm.

Por su parte, **se puede realizar una estimación de las emisiones del parque circulante** a partir de la información existente, conociendo las IMD de los accesos a la ZBE, sumado al tipo de carburante que usan los vehículos, se puede realizar una estimación de las emisiones que se generan. Determinando la distancia media recorrida de los vehículos desde que ingresan hasta que salen de la ZBE y considerando los días hábiles del año se calcula la distancia media recorrida en un año, luego obteniendo el consumo de combustible de los vehículos por año y aplicando las tasas de emisiones de CO2 por litro de combustible generado se estima la contaminación de CO2 anual.

Una vez puesta en marcha la ZBE y se apliquen las restricciones, principalmente al vehículo privado, en función de la metodología anteriormente descrita, se estima que la reducción de la contaminación será de **14.043 toneladas de CO2 anuales**.

5.1.2. CONTAMINACIÓN PROCEDENTE DE OTRAS REGIONES

Benidorm al ser su principal actividad económica el turismo y añadiendo que su principal modo de transporte es el modo a pie, hace que los niveles de contaminación permanezcan en un rango aceptable, sin embargo, sí que existe contaminación proveniente desde África, denominado "Polvo Sahariano".

Este fenómeno se dirige de sur a norte por el este del país y tiñe de amarillo oscuro los cielos de muchas localidades, especialmente, del sur de la Comunidad Valenciana y Murcia. Cabe recalcar que estas partículas al entrar en el rango de PM10, aumentan los índices de calidad del aire, teniendo categorías en esos días de "extremadamente desfavorable". Además, dicho fenómeno lo tenemos cada año entre los meses de marzo y abril.

5.1.3. FUENTES DE CONTAMINACIÓN ACÚSTICA EN LA ZONA

En el apartado 4.2 Indicadores de ruido ambiental se mencionaron las normativas estatales que establecen los principales indicadores de contaminación acústica y los valores límites fijados a nivel nacional. También se hace mención a los criterios y valores marcados en la Ordenanza Municipal donde se fija unos valores máximos y aconsejables con relación al tráfico de vehículos.

Por otro lado, en el estudio realizado para la elaboración del mapa acústico de Benidorm, se obtiene como conclusión que **el tráfico rodado es el principal foco de ruido en la ciudad**, tanto en temporada alta como en temporada baja. Este estudio además ha analizado las franjas horarias de mañana, tarde y noche en temporada alta y baja estableciendo que el porcentaje de personas afectadas por el ruido del tráfico superior al recomendable oscila entre un máximo del 6,6% durante la noche en temporada alta y el 0,8% en horario vespertino en los cuatro meses de temporada baja.

Sumado a esto, el Mapa Acústico ha detectado que los barrios con mayor número de personas afectadas por ruido de tráfico son "Ensanche de Casco y Foietes-Colonia Madrid-Beniardá, con un 75% de la acción total y donde se produce la mayor afección por el tráfico es en las avenidas Beniardá y Jaime I. Es importante destacar que la contaminación ocasionada por el tráfico viario se puede ver afectada por la morfología urbana y la orografía, así como la arquitectura de la zona y su capacidad de absorción o reflexión de ruido.

6. OBJETIVOS CUANTIFICABLES

Los **objetivos cuantificables** para mejorar en la ciudad de Benidorm se centran en los siguientes 10 puntos:

- Mejora de la calidad del aire
- Mitigación del cambio climático
- Niveles de ruido
- El impulso del cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles.
- La promoción de la eficiencia energética en el uso de los medios de transporte.

Estos objetivos están en consonancia con los objetivos establecidos por el **PMUS** de Benidorm y los objetivos establecidos por **El Real Decreto 1052/2022**, con una vinculación entre ellos para lograr el mismo fin y para actuar de manera conjunta minimizando las molestias que pudieran generar las medidas en la población. Además, se tomó en cuenta el Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible del municipio de Benidorm (2030)[14], para la cuantificación de algunos objetivos.

6.1. OBJETIVOS DE MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE

El objetivo y compromiso de Benidorm en la lucha contra el cambio climático y la contaminación atmosférica hace la necesidad de que el municipio cree una Zona de Bajas Emisiones (ZBE). Está claro que potencia nuevas formas de movilidad que sean alternativas a las utilizadas hasta ahora incide en la mejora de la calidad del aire que respiramos.

Las medidas para reducir las emisiones de los contaminantes del clima de corta vida, como el carbono negro, el metano, el ozono o los precursores del ozono son beneficiosas tanto para la salud humana como para el clima. Los gases de efecto invernadero y los contaminantes atmosféricos comparten las mismas fuentes de emisión. En consecuencia, limitar las emisiones de uno u otro permitiría obtener ventajas potenciales, incluido el ahorro de costes.

Como premisa, el municipio de Benidorm cumple en los indicadores, los **límites que se establecen el en Real Decreto 102/2011, de 28 de enero**[15], relativo a la mejora del aire, por lo cual Benidorm deberá velar que estos indicadores se mantengan por debajo de los siguientes valores.

		ESPAÑA (µg/m3)		
	PARÁMETROS	Media anual	Media diaria	Limite horario
CALIDAD DEL AIRE	PM10	40	50	
	PM2.5	25		
	Dióxido de nitrógeno NO_2	40		200
	Dióxido de azufre SO_2	20	125	350
	Ozono O_3	120*	100*	

Tabla 12: Valores límites establecidos por la normativa Española

Para el ozono hay que hacer la siguiente percepción.

- 100 µg/m3, máximo diario de periodos de 8 horas*
- 60 µg/m3, promedio de periodos de 8 horas, temporada máxima**

De igual forma, el municipio **para el 2035** deberá de mantener los niveles de contaminación que estén por debajo de los valores límites establecidos por la **Unión Europea, aprobados el 13 de septiembre de 2023: A9-0233/2023**[18]. Estos límites se muestran en la siguiente tabla.

		Parlamento Europeo (µg/m3)		
	PARÁMETROS	Media anual	Media diaria	Limite horario
CALIDAD DEL AIRE	PM10	20	45	
	PM2.5	10	25	
	Dióxido de nitrógeno NO_2	20	50	200
	Dióxido de azufre SO_2	20	50	350
	Ozono O_3	-	-	

Tabla 13: Valores límites establecidos por la Unión Europea para el 2035

[14] Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible del municipio de Benidorm (2030): https://contenidos.benidorm.org/sites/default/files/descargas/2022-06/211213_paces_benidorm_0.pdf
[15] Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire: https://www.boe.es/boe/dias/2011/01/28/pdfs/BOE-A-2011-1645.pdf
[16] Texto aprobado por la Unión Europea para los límites de calidad del aire para el 2035: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0318_ES.html

Finalmente en un plazo razonable el municipio de Benidorm deberá de mantener y alcanzar los límites establecidos por la **Organización Mundial de la Salud (OMS)**[17] en todos sus indicadores, además de mantener aquellos que ya se encuentran por debajo de estos límites. Los valores se muestran en la siguiente tabla.

		VALORES DE LA OMS (µg/m3)			
	PARÁMETROS	Media anual	Media diaria	Máximo diario de periodos de 8hrs	Promedio de periodos de 8hrs
CALIDAD DEL AIRE	PM10	15	45		
	PM2.5	5	15		
	Dióxido de nitrógeno NO_2	10	25		
	Dióxido de azufre SO_2		40		
	Ozono O_3			100	60

Tabla 14: Valores límites esbiencados por la OMS.

6.2. OBJETIVOS DE MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO

Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible (PACES). La Unión Europea aprobó en octubre de 2014 un marco de actuación en materia de clima y energía hasta el año 2030, en el que se establecían los nuevos **objetivos de energía** y clima: una **reducción** interna de al menos, un **40% de las emisiones de GEI.**

El **Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2021-2030 persigue una reducción de un 23%** de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) respecto a 1990. Este objetivo de reducción implica eliminar una de cada tres toneladas de gases de efecto invernadero que se emiten actualmente. Se trata de un esfuerzo coherente con un **incremento de la ambición a nivel europeo para 2030, así como con el Acuerdo de París.**

El **Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC) 2021-2030** constituye el instrumento de planificación básico para promover la acción coordinada frente a los efectos del cambio climático en España. Tiene como principal objetivo evitar o reducir los daños presentes y futuros derivados del cambio climático y construir una economía y una sociedad más resilientes.

Bajo este compromiso se ha diseñado la **Zona de Bajas Emisiones de Benidorm**. Las estimaciones realizadas han arrojado una cifra orientativa del porcentaje de **reducción de t de CO_2** que se aproxima al 25% y que surge de los vehículos que no tienen etiqueta o tienen etiqueta B o C, y por tanto no podrán entrar dentro del perímetro de la Zona de Bajas Emisiones de Benidorm. A este porcentaje % hay que descontar los vehículos sin etiquetas o con distintivo B o C pertenecientes a residentes de la Zona de Bajas Emisiones de Benidorm, que bajo su categoría de residentes seguirán teniendo acceso, y que asciende al 10% aproximadamente. Por tanto, la **reducción de t de CO_2 será del 15%.** Este dato se ha obtenido con los datos que se manejan del parque móvil proporcionados por la DGT.

El camino hacia la **movilidad eléctrica** y el cambio de paradigma en este sector, actualmente en auge y desarrollo, deja al descubierto la necesidad de invertir en puntos de **recarga eléctrica** para dar servicio a los usuarios, ya que el PACES advierte de la falta de infraestructura. Se fija como una de las medidas en este plan, la implantación de una red de puntos de recarga para vehículos eléctricos, con la finalidad de reducir las emisiones de CO2 asociadas a los combustibles de los vehículos convencionales, con esta medida se prevé una reducción de **508,11 tCO2** para el año 2030.



Por otra parte, el PACES tiene como una de sus medidas reducir las emisiones de CO2 debidas al consumo térmico en las calderas de los edificios municipales, siendo sustituidas por equipamientos que utilicen combustibles más eficientes, con esta medida se prevé una reducción de **336,84 tCO2** para el año 2030.

Por último, con respecto a las **intervenciones urbanas de carácter adaptativo** deberán tenerse en cuenta por parte del ayuntamiento en las futuras actuaciones y planes de desarrollo.

6.3. NIVELES DE RUIDO

La incidencia de un ruido excesivo causa molestias al ser humano a nivel de salud y bienestar. El malestar causado por la contaminación acústica provoca una disminución del rendimiento personal y laboral, dificulta la conciliación del sueño y está reconocido como una causa importante de estrés.

[17] Comunicado de prensa de septiembre de 2021 publicado en la web mundial de la OMS https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/ambient-(outdoor)-air-quality-and-health

El municipio de Benidorm cuenta con la **Ordenanza Municipal Nº3 de Protección contra la Contaminación Acústica y Vibraciones del año 2007**. se han escogido los valores de esta normativa debido a que estos son más restrictivos a los que dicta el **Real Decreto 1367/2007**, de 19 de octubre, objetivos de calidad y emisiones acústicas[18]. Los valores objetivo que fija esta ordenanza en término de niveles acústicos son los siguientes:

Uso Dominante	Día (dBA)	Noche (dBA)
Sanitario	45	35
Residencial	55	45
Terciario	65	55
Industrial	70	60

Tabla 15: Niveles de recepción externos

	Uso de los Locales	Día (dBA)	Noche (dBA)
Sanitario	Zonas comunes	50	40
	Estancias	45	30
	Dormitorios	30	25
Residencial	Piezas habitables (excepto cocinas)	40	30
	Pasillos, aseos, cocina	45	35
	Zonas comunes edificio	50	40
Docente	Aulas	40	30
	Salas de lectura	35	30
Cultural	Salas de concierto	30	30
	bibliotecas	35	35
	museos	40	40
	Exposiciones	40	40
Recreativo	Cines	30	30
	Teatros	30	30
	Bingos y salas de juego	40	40
	Hosteleria	45	45
Comercial	Bares y establecimientos comerciales	45	45
	Despachos profesionales	40	40
	Oficinas	45	45

Tabla 16: Niveles de recepción internos

6.4. EL IMPULSO DEL CAMBIO MODAL HACIA MODOS DE TRANSPORTE MÁS SOSTENIBLES.

Uno de los objetivos primordiales es la promoción de la movilidad activa y la recuperación de espacio público, e incrementar el uso a los modos de transporte más sostenibles, y en particular al transporte público, destacando que el uso y promoción del transporte público en autobús garantiza una movilidad sostenible , al mismo tiempo que da respuesta a muchos de los principales retos relacionados con la movilidad urbana, tales como la congestión, la calidad del aire o la descarbonización del transporte.

Dentro del Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible del municipio de Benidorm (PACES), se encuentra en modo de medida, la sustitución de vehículos por otros más eficientes o que utilicen otros combustibles alternativos. En esta actuación se propone la renovación progresiva de la flota de vehículos municipales por unos de bajas emisiones y más eficientes, además con la adquisición de estos se promueve la compra por parte de la población residencial del municipio. Con este objetivo se espera una reducción de **148,91 tCO2** para el 2030.

Del mismo modo, unas de las medidas del PACES, promueve el uso de la bicicleta y el transporte a pie para empleados municipales, para ello se propone la implantación de una flota de bicicletas para incentivar su uso entre los trabajadores del Ayuntamiento, con este objetivo se prevé una reducción de **82,73 tCO2** para el 2030.

6.5. LA PROMOCIÓN DE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA EN EL USO DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE.

La implantación de medidas de eficiencia energética en el transporte busca reducir el consumo energético y con ello reducir las emisiones de CO_2, cumpliendo así con los objetivos de la **Estrategia Europea 2030**.[19]

Los objetivos de reducción de emisiones a 2030 fueron recogidos en un primer momento en las Conclusiones del Consejo Europeo de octubre de 2014. En éstas se aprobó el Marco de Políticas de Energía y Cambio Climático 2021-2030 ("Marco 2030"). Posteriormente, el acuerdo del Consejo Europeo celebrado en diciembre de 2020 incrementa la ambición climática.

Para mejorar el uso de los medios de transporte disponibles y más utilizados en Benidorm, se propone trabajar en las siguientes líneas de actuación:

[18] Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, objetivos de calidad y emisiones acústicas: https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2007-18397

[19] Marco sobre Clima y Energía para 2030. https://ec.europa.eu/clima/eu-action/climate-strategies-targets/2030-climate-energy-framework_es

- Cambio modal en la movilidad de personas y mercancías hacia modelos de movilidad más racionales y eficientes.
- Difusión y fomento del uso eficiente de los medios de transporte, tanto actuales como futuros.
- Mejora en la eficiencia energética de las tecnologías utilizadas y fomento de la utilización de energías alternativas a las convencionales.
- Adecuación y planificación de las infraestructuras de transporte.

7. MEDIDAS DE MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE Y MITIGACIÓN DE EMISIONES

Para la consecución de los objetivos de mejora de calidad del aire y acústica en el municipio, se han analizado los datos obtenidos de la estación de medición de la calidad del aire, tomando en cuenta además otros factores tanto geográficos como población afectada, anteriormente descrita, nos ha permitido definir el área que requiere una reducción de emisiones.

Una vez definida la zona, para la correcta implantación y funcionamiento de la ZBE, es necesario implantar una serie de medidas de control principalmente al vehículo privado, que es el emisor principal de contaminación, y mejoras que fomenten la movilidad activa (peatones, ciclistas), que logren incentivar el cambio modal hacia modos de transporte sostenibles.



Con las medidas ya implantadas, el siguiente paso será evaluar el éxito de ellas, y si cumple con los objetivos marcados por la normativa de mejorar la calidad del aire, la calidad acústica y lograr mitigar el cambio climático en la ciudad. Para ello, se realizará una modelización del tráfico y las emisiones, que permitirá a través de un modelo matemático, explotar la información que se vaya generando con la puesta en marcha de las medidas y realizar un seguimiento continuo de la ZBE.

7.1. MEDIDAS

Benidorm define, 8 medidas en cumplimiento de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética y siguiendo los principios del PMUS y planes que emanan de él como el Plan de Estacionamiento Sostenible (PES), el Plan de Transporte Urbano Sostenible (PTUS), el Plan de Accesibilidad Universal (PAU) y el Plan Ciclista de Benidorm (PCB). Las cuales se exponen en la siguiente tabla:

Nº	Medida prevista
1	Zona de Bajas Emisiones de Benidorm
2	Elementos asociados a la implantación de la ZBE Benidorm
3	Adecuación e instrumentalización de acaparamientos disuasorios con guiado a plaza
4	Implantación de aparcamientos para bicicletas seguros con mejora de señalización mediante metrobici
5	Gestión de la DUM en la ZBE de Benidorm
6	Adquisición de autobuses Eléctricos
7	Sistema de recarga de bus eléctrico en estacionamiento del disuasorio de la estación de autobuses

Tabla 17: medidas previstas

1. Zona de Bajas Emisiones de Benidorm

Implantación de Zona de Bajas Emisiones en Benidorm. La creación de Zonas de Bajas Emisiones viene recogida en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, que establece que los municipios españoles de más de 50.000 habitantes, los territorios insulares y los municipios de más de 20.000 habitantes que superen los valores límite de contaminantes regulados deberán contar con estas áreas antes de 2023.

La correcta implantación de estos espacios permitirá mejorar la calidad del aire y la salud de los ciudadanos y contribuirá a la mitigación del cambio climático, entre otros beneficios.

La zona de bajas emisiones de la ciudad de Benidorm se configura, agrupando tres subzonas; El centro de Benidorm, que incluye el casco histórico, Paseo de Levante y Paseo de Poniente, ocupando una superficie aproximada de 0,75 Km². Además, tiene un total de 1446 plazas de aparcamiento en la vía pública y 2.001 plazas de aparcamiento fuera de viario.

Para conocer la situación del tráfico en las calles de Benidorm y en especial, en la ZBE se orientará con paneles de mensaje variable para guiar a los usuarios de todo tipo de transportes.

Se dispondrá de estaciones de ruido y emisiones para monitorizar las condiciones diarias de tráfico y polución. Esta información servirá para hacer un seguimiento de la eficacia de las medidas desde antes de su puesta en marcha y según se desarrollen eventos de diversa tipología medioambiental.



Imagen 40: Delimitación de la ZBE de Benidorm por zona

2. Elementos asociados a la implantación de la ZBE Benidorm

Esta medida complementaria a la implantación de la ZBE de Benidorm agrupa las actuaciones de gestión y control de espacio destinado al aparcamiento en la ZBE de Benidorm.

El proyecto pretende realizar una gestión sostenible del estacionamiento, mediante la regulación del estacionamiento en la ZBE y la implantación de un sistema de información al usuario mediante paneles informativos y app móvil, que reduzca el tráfico recurrente en busca de estacionamiento. El alcance de vinculación de los aparcamientos incluye todos los aparcamientos de gestión pública y un convenio con los públicos de gestión privada, de manera que se pueda informar de todas las plazas disponibles, reserva y guiado a las ubicaciones con bolsas de aparcamiento con plazas disponibles y recomendadas. El objetivo es reducir recorridos en búsqueda de aparcamiento con independencia del tipo de destino (aparcamiento público, hotel o apartamentos con aparcamiento reservado) y del tipo de usuarios (visitantes y residentes).

El proyecto incluye, señalización y monitoreo del espacio disponible, políticas activas más eficientes en aparcamiento regulado (zona residente, zona ORA, etc.) y el sistema de control de infracciones y de gestión de sanciones.

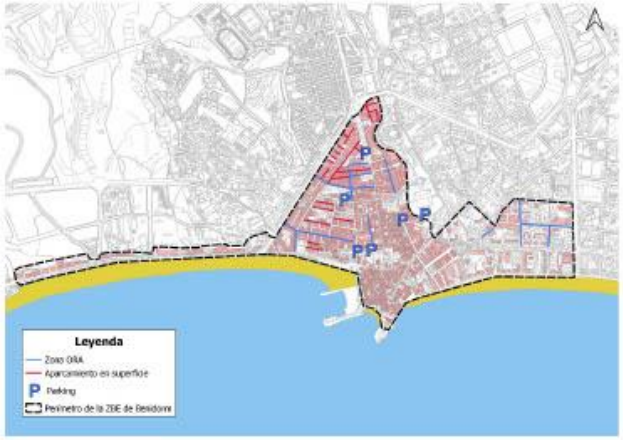


Imagen 41: Aparcamientos dentro de la ZBE de Benidorm

3. Adecuación e instrumentalización de acaparamientos disuasorios con guiado a plaza

La generación de aparcamientos disuasorios es una de las propuestas recogidas en el PMUS, siendo una propuesta principal del Plan de Estacionamiento Sostenible (PES), donde se incluyen pautas para su planificación, diseño y dimensionamiento. El número de plazas y la ocupación media de estos estacionamientos forman parte de los indicadores de seguimiento del PES.

El Plan de Transporte Urbano Sostenible, también recoge la necesidad generar aparcamientos disuasorios que fomenten la intermodalidad, permitiendo un cambio modal a otros medios blandos de desplazamiento (bici y peatón) y al transporte público.

La ciudad de Benidorm ha acondicionado en los últimos años varios solares ubicados en la periferia de la trama urbana para su uso como aparcamientos disuasorios. Estos aparcamientos no disponen de ningún tipo de control de acceso, por lo que se carece de información de su uso y del número de plazas disponibles en cada momento.

Para fomentar el uso de los aparcamientos disuasorios, se considera necesario facilitar a los usuarios la información a tiempo real de la ocupación de cada uno de ellos mediante los distintos medios disponibles, como paneles informativos, página web municipal y aplicaciones móviles.

Con la finalidad de conocer el estado de los aparcamientos se propone la instalación de controles de acceso a estos aparcamientos.

La solución propuesta para esto solares consta de un control de entrada y otro de salida. Cada punto de acceso o salida está formado por:

- Una cámara para el reconocimiento de la matrícula
- Un sistema de intercomunicación de emergencia para la asistencia remota y la
- apertura a distancia de la barrera.
- Una barrera de un brazo rígido o articulado máximo de 3 metros de longitud.
- Dos lazos de detección de vehículos o sensores inductivos

También se considera la instalación de dos expendedoras o parquímetros, que permitan aplicar políticas tarifarias según tiempo de estacionado y variables a aplicar como descuentos, abonados, movilidad reducida, carga de vehículo eléctrico.

Dentro de la actuación también se incluye la instalación del sistema, integración de las distintas tecnologías y puesta en marcha.

El sistema integrará:

- Sistema de cámara OCR para el reconocimiento de la matrícula tanto en los accesos

de entrada, como en los de salida.

- Parquímetro o expendedora con lector de tarjetas y teclado capacitivo expandido para la identificación del vehículo, así como para el pago de la tarifa correspondiente según el tiempo de estacionamiento.
- Servidor remoto para la gestión del acceso y el consiguiente cálculo de las tarifas a aplicar.
- Sensores de detección del vehículo tanto en la entrada como en la salida.
- Barreras de alta velocidad y gran calidad que permiten un uso continuado y de alto ratio, situadas en los carriles de acceso y de salida del recinto.
- Sistema de conteo de vehículos.

El sistema actuara del siguiente modo:

1º.- Entrada con lectura, reconocimiento y almacenamiento del n.º de matrícula.

2º.- Pago de la tarifa aplicada según tiempo estacionado y variables a aplicar (Descuentos, Abonados, Movilidad Reducida, ...)

3º.- Salida del recinto gracias de nuevo a la gestión realizada por el sistema según n.º de matrícula.

4º.- Envío del número de plazas disponibles en el estacionamiento.

Se instalarán control de acceso en **7 aparcamientos disuasorios** de la ciudad, con un total de **1.703 plazas**. Para facilitar el acceso a la información del estado del estacionamiento disponible, y reducir el tráfico recurrente en un área en busca de aparcamiento, se ha previsto la generación de una **aplicación móvil de guiado a plaza** que ayude a reducir notablemente el tiempo empleado por los automovilistas en buscar un sitio para aparcar.

Esta app, que deberá ser compatible con las plataformas de IOS y Android, facilitará que los usuarios encuentren un lugar para estacionar, ayudando también a reducir los atascos de tráfico y las emisiones de CO_2 a la atmosfera. La app ofrecerá información en tiempo real de las plazas disponibles en los distintos aparcamientos vinculados. También permitirá dirigirlos paso a paso hasta el acceso a la ubicación deseada.

Este sistema permitirá procesar todos los datos recopilados en tiempo real por las infraestructuras de estacionamiento de la ciudad, y como resultado, elaborará y perfeccionará su modelo predictivo para calcular la disponibilidad de plazas de estacionamiento. La aplicación mostrará las características de los parkings o zonas de estacionamiento, la disponibilidad e información sobre precios.

Esta actuación se complementa con la instalación de **pantallas informativas** para facilitar su uso por los visitantes de los aparcamientos disuasorio, indicando en la entrada a la ciudad y en las principales vías colectoras la ubicación de los aparcamientos disuasorios y la capacidad que tiene en tiempo real.

Esta medida también fomentará el uso de estos aparcamientos por los vecinos de Benidorm en sus desplazamientos a las distintas zonas del municipio, al disponer de información de la disponibilidad de estacionamiento en una zona y teniendo la posibilidad de realizar el resto del trayecto hasta el destino por otro medio de desplazamiento menos contaminante, lo que fomenta la intermodalidad y reducirá el tráfico recurrente en un área en busca de estacionamiento.



4. Implantación de aparcamientos para bicicletas seguros con mejora de señalización mediante metrobici



Los aparcamientos seguros para bicicletas a implantar en Benidorm son del modelo Santander de Intelligent Parking, una innovadora solución que ya ha sido implementada en el municipio, los cuales se han instalados dos, ambos en la avenida de la Armada Española con calle Brasil y el otro con la avenida Puerto Rico.

Estos modernos aparcamientos tienen unas dimensiones de 3,9x2,1 metros y tienen la capacidad de albergar hasta 10 bicicletas, proporcionando así una opción conveniente y segura para los ciclistas locales. Están diseñados con la más avanzada tecnología, ofreciendo un sistema de

seguridad por control remoto que garantiza la protección de las bicicletas almacenadas. Además, cuentan con videovigilancia interna, lo que añade una capa adicional de seguridad, y están iluminados para proporcionar una experiencia segura incluso durante las horas nocturnas.

La gestión de estos aparcamientos se lleva a cabo a través de la aplicación gratuita Pverde, que presenta una serie de características distintivas. Entre ellas, se incluye el control de accesos online, permitiendo a los usuarios gestionar sus accesos de manera eficiente. La apertura de los aparcamientos se puede realizar mediante la aplicación, una llamada gratuita o un teclado peatonal, ofreciendo diversas opciones para adaptarse a las preferencias de los usuarios.

La aplicación Pverde también ofrece un panel de control que actúa como una pasarela de pago, facilitando la gestión económica de estos servicios. Además, se proporciona la opción de carga eléctrica, un detalle valioso para aquellos que utilizan bicicletas eléctricas. La presencia de luces LED y un reloj astronómico garantizan una iluminación eficiente y respetuosa con el medio ambiente. Otro aspecto destacado es el registro de bicicletas, lo que contribuye a la seguridad y facilita la localización en caso de cualquier eventualidad.

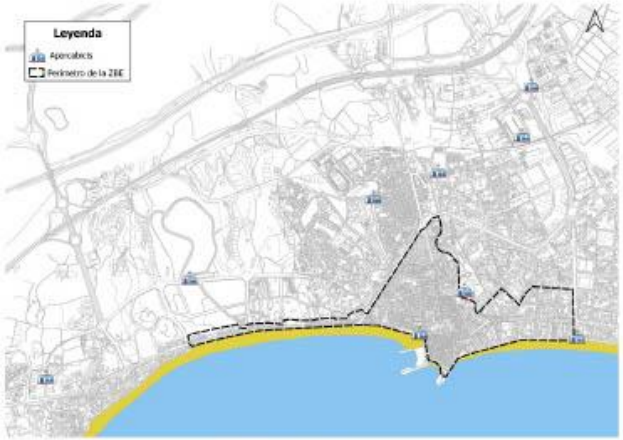


Imagen 42: Ubicación aparcabicis

La ubicación detallada de cada uno los aparcabicis se puede visualizar en el plano Nº 4, **Ubicación de aparcabicis seguros.**

5. Gestión de la DUM en la ZBE de Benidorm

Regulación de la DUM en la ZBE de Benidorm, con el control del estacionamiento en las plazas de carga y descarga, junto a la habilitación de un mini hub o centro de distribución urbana de mercancías, como centro de consolidación/desconsolidación de cargas, a desarrollarse en edificios de la Administración Pública Municipal.

Se incluirán medidas para la gestión, control, racionalización y la planificación del espacio de carga y descarga en las zonas de bajas emisiones de Benidorm para resolver los problemas de carácter espacial (ocupación del suelo urbano), funcionalidad (operatividad del servicio), ambiental (contaminación y degradación urbana), y de seguridad vial. Todo ello dirigido a la transformación del transporte urbano de mercancías hacia las cero emisiones.

6. Adquisición de autobuses Eléctricos



La renovación de la flota de vehículos de transporte público con vehículos menos contaminantes, constituyen hoy en día elemento clave para conseguir un sistema de transportes más limpio y amigable con el medio ambiente. Entre otras ventajas, repercutirá en un menor coste de consumo, menor contaminación atmosférica, cero emisiones de ruidos y costes de mantenimientos más económicos.

Se prevé la adquisición de dos vehículos de cero emisiones de tecnología eléctrica. Estos autobuses realizarán un servicio de lanzadera que comunique los aparcamientos disuasorios repartidos en las distintas entradas de la ciudad con el núcleo urbano (Zona de Bajas Emisiones).

Los ahorros de combustible, kilómetros recorridos y reducciones de emisiones se producen al sustituir vehículos de combustión interna por vehículos de cero emisiones.

Esta línea de transporte público fomentará el uso de los aparcamientos disuasorios por los visitantes (trabajadores y turistas) que accedan a la ciudad, al proporcionar un servicio de conexión directa con los principales centros atractores de la ciudad, ubicados dentro de la ZBE.

7. **Sistema de recarga de bus eléctrico en estacionamiento del disuasorio de la estación de autobuses**

Sistema de recarga de autobuses eléctricos. Hoy en día, existen tres sistemas tecnológicos de carga para autobuses eléctricos: el cargador tipo plug-in (mediante enchufe), el pantógrafo y la carga por inducción.

La **carga tipo plug-in o de enchufe** es el sistema de carga más popular y utilizado en todo el mundo soportando varios modos de recarga

El sistema de **carga por pantógrafo** está pensado para autobuses eléctricos con una baja capacidad de baterías y que la autonomía del vehículo no cubra un servicio de línea. Una de las ventajas de estos vehículos es que, al tener una menor capacidad, suelen ser más ligeros y baratos. El principal inconveniente de este sistema de carga es que su instalación es bastante costosa. El sistema de carga por pantógrafo está compuesto por un pantógrafo y un cargador.

Los **cargadores inductivos** son la solución más innovadora para la carga de baterías de un autobús; sin embargo, no tiene demasiada presencia en Europa.

Los vehículos eléctricos de nueva adquisición van a configurar una nueva línea urbana que discurra por los distintos aparcamientos de la ciudad hasta el centro urbano.

La zona de carga de los autobuses estará ubicada en una zona dentro del aparcamiento disuasorio del Salto del Agua, **en terrenos municipales**, cabecera de la línea lanzadera de conexión con los aparcamientos disuasorios.

7.2. CALENDARIO

A continuación, se muestra el calendario de aplicación para la puesta en marcha de la Zona de Bajas Emisiones de Benidorm de las actuaciones previstas.

Nº	TÍTULO	feb-23	mar-23	abr-23	may-23	jun-23	jul-23	ago-23	sep-23	oct-23	nov-23	dic-23	ene-24	feb-24
1	Zona de Bajas Emisiones de Benidorm													
2	Elementos asociados a la implantación de la ZBE Benidorm													
3	Adecuación e instrumentalización de Aparcamientos disuasorios con guiado a plaza													
4	Implantación de aparcamientos para bicicletas seguros con mejora de señalización mediante metrobici													
5	Gestión de la DUM en la ZBE de Benidorm													
6	Adquisión de autobuses Eléctricos													
7	Sistema de recarga de bus eléctrico en estacionamiento del disuasorio de la estación de autobuses													

Imagen 43: Calendario de implantación de las medidas

7.3. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

Los métodos de restricciones orientadas a regular y controlar las emisiones de gases tóxicos dentro de la ciudad de Benidorm se han establecido siguiendo la recomendación de las diferentes ciudades de Europa que siguen estas políticas contra la contaminación derivada del tráfico de vehículos contaminantes y en concreto en España dentro de la Agenda 2030.

El **tipo de actuaciones que requiere Benidorm** entre los que incluye la regulación [20]de acceso para tratar según el diagnostico de los estudios de tráfico y movilidad desarrollados hasta el momento serían los siguientes:

La creación de una **Zona de Bajas Emisiones (ZBE)**, que evite emisiones en la zona más crítica de la ciudad, a la vez que conciencie de la necesidad de renovación de los vehículos contaminantes por otros con menos impacto ambiental.

[20] Web de Reglamento de Acceso urbana en Europa https://es.urbanaccessregulations.eu/

La creación de un **protocolo de emergencia por contaminación**, que limite los accesos al área delimitada por la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) durante periodos contaminación detectados o previstos según las simulaciones.

Otro tipo de restricciones que regulen la entrada a vecinos, comerciantes o vehículos de entrada requerida a ciertas calles de gran afluencia o para protección, como los controles de acceso implantados en el casco histórico y otros barrios con problemas de tráfico.

Se ha propuesto la implantación de controles de acceso a la Zona de Bajas Emisiones de Benidorm, otorgando accesos automatizados o con autorización, los cuales podrán acceder mediante los siguientes criterios:

ACCESOS AUTOMATIZADOS

Se consideran accesos libres aquellos que disponen de autorización inmediata para la entrada y circulación, otorgada al momento de la lectura de la matrícula. Esta autorización se obtiene mediante la verificación cruzada de datos con las bases de la Dirección General de Tráfico (DGT), el padrón municipal, el Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM) y el Impuesto sobre Bienes Inmuebles (IBI).

Los vehículos que podrán acceder de manera automática serán **los que cuenten con el distintivo ambiental: B, C Eco o CERO dentro de las siguientes categorías:**



Imagen 44: Etiqueta ambiental de los vehículos permitidos

- **Vehículos de titulares empadronados en la ZBE**
- **Vehículos de propietarios de plazas de garaje particular**
- **Vehículos históricos**: Los vehículos declarados registralmente y clasificados como históricos por la normativa de la DGT. Se podrá solicitar la categoría de vehículo histórico si tiene más de 30 años o tiene un interés especial o es un vehículo de colección.
- **Vehículos pesados industriales** que presten servicios, entreguen o recojan suministros industriales con MMA > 3.500 kg y ≤18.000 kg y pertenezcan a los siguientes grupos:
  - Grupo 21: camión 3.500 < MMA <12.000 kg
  - Grupo 22: camión MMA> 12.000 kg
  - Grupo 25: furgón 3.500 < MMA <12.000 kg
  - Grupo 26: furgón MMA> 12.000 kg
- **Vehículos industriales ligeros** que tengan etiqueta que presten servicios, entreguen o recojan suministros industriales con MMA<3.500 kg y que pertenezcan a cualquiera de los siguientes grupos:
  - Grupo 05: Motocarro
  - Grupo 17: Pick-up
  - Grupo 20: Camión MMA < 3.500 kg
  - Grupo 24: Furgón o furgoneta MMA < 3.500 kg
  - Grupo 30: Derivado de turismo
  - Grupo 31. Vehículo mixto. Adaptable.

No obstante, dichas limitaciones deberán adaptarse al documento municipal que regule las limitaciones de acceso a determinadas vías públicas en función de las taras/PMA de los vehículos, que establece la Ordenanza Circulación de Peatones y Vehículos.

- **Vehículos de mensajería y reparto del tipo motocicletas y triciclos.**
- **Transporte de Viajeros**: taxis y vehículos de transporte con conductor (VTC).
- **Servicios Públicos**: tienen acceso libre los vehículos de las fuerzas y cuerpos de seguridad del estado, policía municipal y agentes de movilidad, vehículos de extinción de incendios, protección civil, grúa municipal, salvamento, ambulancias, y otros servicios de emergencias. Por otro lado, estarán también exentos los vehículos de servicios públicos básicos: aquellos que prestan servicios como limpieza, retirada de residuos, mantenimiento, conservación de la vía pública, zonas verdes, instalaciones, patrimonio municipal y otros.

Por otra parte, los vehículos **sin el distintivo ambiental** dentro de las categorías anteriormente mencionadas **podrán acceder inicialmente, pero se les otorgara una moratoria anual para poder adaptarse a la nueva ordenanza.**

ACCESOS CON AUTORIZACIÓN

Para vehículos con o sin etiqueta ambiental que quieran acceder dentro de la ZBE de Benidorm, se podrá realizar una solicitud de autorización de acceso municipal registral para los vehículos que se encuentren dentro de las siguientes categorías:

- **Vehículos de residentes en régimen de alquiler y/o arrendatarios de plaza de garaje ubicado en el interior de la ZBE**: Únicamente para estacionar. Los vehículos sin el distintivo ambiental podrán acceder inicialmente, pero se les otorgara una moratoria anual para poder adaptarse a la nueva ordenanza.
- **Personas con Movilidad Reducida (PMR)**: requerirá su alta previa en la plataforma de gestión de la ZBE, identificando tanto sus datos de Tarjeta Especial de Estacionamiento (TED), como los del vehículo específico que la persona titular de la TED conduzca o emplee para su transporte y en el que deberá exhibirse la TED en la forma reglamentaria. Estos vehículos podrán estar o no adaptados y disponer o no de distintivo ambiental. El alta en la plataforma de gestión de la ZBE de los vehículos de las personas titulares de TED deberá ser efectuado por las personas titulares de TED, o sus representantes, informando la matrícula del vehículo que se empleará en su transporte, a través de la plataforma de gestión para tal uso.
- **Visitantes a empadronados en el interior de la ZBE**: podrán solicitar acceso los empadronados dentro de la ZBE para aquellas personas cuyos vehículos turismo no tengan distintivo ambiental únicamente para estacionar. El permiso tendrá una validez de un día completo y se podrá solicitar hasta un máximo de 10 permisos al mes. Esta solicitud podrá hacerse mediante la app móvil o la web pública. Podrán realizarse con una antelación máxima de 3 meses o con una solicitud retroactiva máxima de 5 días.
- **Clientes de establecimientos hoteleros y aparcamientos públicos en el interior de la ZBE**: estos vehículos con o sin distintivo ambiental, obtendrán autorización después de que el establecimiento solicite la autorización por el periodo correspondiente a la estancia. Para aquellos vehículos de clientes de hotel, que no vayan a aparcar en las dependencias del hotel, se otorgará permiso únicamente para los días correspondientes al check in y check out, debiendo hacer uso de las reservas en vía pública destinadas para ello.
- **Comercios, Bares y Restaurantes**: los vehículos adscritos a las actividades de comercio, bares y restaurantes ubicados en el interior de la ZBE, que tengan distintivo ambiental, necesitarán solicitar el permiso para acceder al interior de la misma y circular exclusivamente para estacionar. Este permiso se otorgará por un tiempo limitado renovable con una periodicidad anual, sin perjuicio de que se comunique a la Administración el cese de la actividad profesional, con la consecuente extinción de los permisos otorgados. Los vehículos sin el distintivo ambiental podrán acceder inicialmente, pero se les otorgara una moratoria anual para poder adaptarse a la nueva ordenanza.
- **Vehículos de padres con alumnos en centros educativos o centros de formación oficiales en el interior de la ZBE**: deberán solicitar un permiso de acceso a la ZBE los vehículos relacionados con el ámbito escolar que accedan a la ZBE para dejar o recoger alumnos, únicamente por motivos médicos justificados, comprendiendo el periodo que abarque dicho justificante.
- **Proveedores de servicios**: vehículos con y sin distintivo ambiental, de empresas proveedoras de luz, agua, gas, telecomunicaciones o cerrajerías que presten servicios de urgencia. Los vehículos sin el distintivo ambiental podrán acceder inicialmente, pero se les otorgara una moratoria anual para poder adaptarse a la nueva ordenanza.
- **Vehículos que prestan servicios de mudanzas y eventos**: Estos requerirán el permiso de Ocupación de Vía Pública por el servicio correspondiente de manera previa. Los vehículos sin el distintivo ambiental podrán acceder inicialmente, pero se les otorgara una moratoria anual para poder adaptarse a la nueva ordenanza.
- **Vehículos Especiales**: será necesario que soliciten permiso de acceso el usuario o la empresa competente de los vehículos especiales siguientes del grupo de construcción:
  - Grupo 23: Tractocamión
  - Grupo 70: Militares

Así como los vehículos pertenecientes a los grupos de utilización siguientes:

- Grupo 12: Portacontenedores
- Grupo 15: Portavehículos
- Grupo 17: Basculante
- Grupo 18: Dumper
- Grupo 22: Blindado
- Grupo 27: Cisterna
- Grupo 32: Góndola
- Grupo 45: Funerario
- Grupo 47: Radio televisión

- Grupo 49: Taller o laboratorio
- Grupo 53: Grúa de arrastre
- Grupo 54: Grúa de elevación
- Grupo 55: Basurero
- Grupo 56: Hormigonera
- Grupo 60: Extractor de fangos
- Grupo 61: Autobomba
- Grupo 62: Grupo electrógeno
- Grupo 63: Compresor
- Grupo 34: Carretilla transportadora elevadora
- Grupo 65: Barredora
- Grupo 66: Bomba de hormigonar
- Grupo 67: Perforadora
- Grupo 68: Excavadora
- Grupo 69: Retroexcavadora
- Grupo 70: Cargadora
- Grupo 71: Cargadora retroexcavadora
- Grupo 72: Trama
- Grupo 73: Niveladora
- Grupo 74: Compactador vibratorio
- Grupo 75. Compactador estático
- Grupo 76: Riego asfáltico
- Grupo 77; Pintabandas

Todos ellos deberán estar amparados por una licencia de obra o permiso de Ocupación de Vía Pública.

- **Diplomáticos**: los vehículos diplomáticos o con matrícula extranjera también deberán solicitar permiso de acceso a la ZBE siempre que sean equiparables a las características ambientales conforme al reglamento.

7.4. JUSTIFICACIÓN DEL ÁMBITO TERRITORIAL

El diseño de la ZBE propuesto en este proyecto se ha realizado, siguiendo lo dispuesto os 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, que establecen la necesidad implantar medidas de control en la circulación de vehículos, con el objeto de mejorar la calidad del aire y mitigar el cambio climático. El ámbito territorial definido para la ZBE de Benidorm busca establecer una gestión eficiente de la movilidad mediante las medidas propuestas, que garanticen su efectividad en materia calidad del aire y ruido, a su vez manteniendo concordancia con las normativas vigentes.

7.5. JUSTIFICACIÓN DE LAS RESTRICCIONES DE ACCESO, CIRCULACIÓN APARCAMIENTO Y EXCEPCIONES

Los controles de acceso, circulación, aparcamiento y demás excepciones definidas en este proyecto, se basan en la necesidad de cumplir lo establecido en los artículos 4 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, del Régimen jurídico del sector público, que establece los principios de eficiencia, economía y transparencia en la gestión pública. Además, se alinea con el artículo 5 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de la unidad de mercado, que busca eliminar obstáculos y trabas a la libre circulación de bienes y servicios en todo el territorio nacional. De esta manera, se garantiza la coherencia y legalidad de los controles y excepciones establecidas en el ámbito de la ZBE, promoviendo al mismo tiempo la eficacia y la igualdad en el ámbito local.

7.6. ESTIMACIÓN DE LA MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE Y PLAZO PREVISTO

En este sentido, la Unión Europea aprobó en octubre de 2014 un marco de actuación en materia de clima y energía hasta el año 2030, en el que se establecían los nuevos **objetivos de energía y** clima: una **reducción** interna de al menos, un **40% de las emisiones de GEI en el año 2030**; un aumento mínimo del consumo de la energía procedente de las fuentes renovables en un 27%; y un ahorro energético igual o superior al 27%. Además, el Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible (PACES) toma como punto de partida el año 2020, diseñando un marco de acciones

Pacto de las Alcaldías para el Clima y la Energía EUROPA

específicas que abarcan un total de 10 anualidades hasta alcanzar el año objetivo, establecido en el 2030.

Bajo esta premisa se ha diseñado y orientado el funcionamiento de la ZBE de Benidorm. El cálculo de ahorro energético estimado se ha obtenido a través de la diferencia de contaminación entre la situación actual y la futura con la ZBE. Para efectuar el cálculo de la situación actual de contaminación en la ZBE se han tenido en cuenta dos variables:

- Tipo de carburante
- Categoría de etiqueta de cada vehículo

Y sobre este dato se han aplicado las restricciones previstas, que son la prohibición de circulación en la ZBE de vehículos con etiqueta "B, C o sin etiqueta". Exceptuando a los residentes dentro de la ZBE, que podrán seguir entrando independientemente del vehículo que tengan. Con todo ello hemos obtenido una **reducción de 14.043 t de CO_2. Lo que supone una reducción del 15% con respecto a la situación actual.**

8. SISTEMAS DE CONTROL DE ACCESOS, CIRCULACIÓN Y ESTACIONAMIENTO EN LAS ZBE

En este apartado se incluye la infraestructura, el equipamiento en calle necesario y la plataforma de gestión requerida para el correcto funcionamiento de la Zona de Bajas Emisiones tanto en los puntos de control de acceso. Sumado a esto, se describe la propuesta de la elaboración de los modelos de tráfico y emisiones para el monitoreo de la calidad del aire y ruido. Por último, se incluye las propuestas para el control de circulación en la ZBE como la gestión del aparcamiento.

8.1. CONTROL DE ACCESO

El sistema de control de accesos debe integrar todos los elementos necesarios para el reconocimiento de los vehículos que circular por el punto de control. Dada las necesidades de integración de los servicios de gestión de la movilidad del Ayuntamiento de Benidorm, el control de acceso se implementará siguiendo una arquitectura centralizada, de modo que le análisis de imágenes y reconocimiento de matrículas se realizará en servidores ubicados en el CPD. Desde un punto de control se transmitirán los flujos de video a los servidores, donde a tiempo real, se procederá a su procesamiento y obtención de datos e imágenes asociadas a cada tránsito.

8.1.1. EQUIPOS DE CONTROL DE ACCESOS

El sistema de cámaras previsto en los accesos se comunicará según el **protocolo ONVIF** (Open Network Video Interface Forum), con los servidores, mediante la red de fibra óptica municipal o mediante otra tecnología (wifi o red móvil) en aquellos puntos que no sea posible.

Inteligencia artificial aplicada mediante un software OCR (Optical Character Recognition) de identificación de texto en imágenes especializado en LPR (License Plate Recognition) de reconocimiento de detección de los caracteres en una matrícula, de forma que clasifica las matrículas por categorías y por tipo de vehículo, según la clasificación en la base de datos de la DGT (Dirección General de Tráfico). La consulta de cada matrícula y acceso se coteja con las listas blancas que otorga los permisos de acceso a residentes y con el resto de vehículos autorizados, y en caso de no disponer de permiso, se tramita automáticamente una propuesta de sanción que es comunicada a la Policía Local de Benidorm para su evaluación.



Las cámaras proporcionan prueba de la evidencia del paso del vehículo por un punto de control en un momento determinado y lo hacen no solamente con la identificación de matrículas sino con una fotografía identificativa del vehículo a partir de la cámara de contexto.

Los elementos que compondrán los equipos de control de acceso son:

- Cámara de lectura de matriculas
- Cámara de contexto
- Iluminador de LED infrarrojo (IR)
- Envolvente y soporte de instalación
- Unidad de proceso
- Armario de exteriores
- Equipamiento auxiliar

Con la identificación se propone la sanción y se valida, si ha lugar, por agente de la autoridad, siempre bajo la premisa de "sanciones incorrectas, cero". Este software debe ser vinculado a la plataforma de pago del Ayuntamiento de Benidorm y a la gestión tributaria. Desde el sistema de control, se gestionarán los permisos de las listas blancas y permisos temporales. El fin último de toda Zona de Bajas Emisiones (ZBE) es reducir las emisiones en una zona y recuperar espacios medioambientales o mejorar los existentes, así como devolver mayor libertad y espacio al peatón.

8.1.2. INFRAESTRUCTURA FIBRA ÓPTICA

Para la transferencia de los datos que se generan en los puntos de control de la Zona de Bajas Emisiones resultará necesario contar con una conexión, cableada o inalámbrica, para el intercambio de datos entre los puntos de control y el Centro de Procesamiento de Datos (CPD), donde se gestionarán a través de software específicos.

La solución óptima de conexión debe considerar la utilización de fibra óptica siempre que sea posible, minimizando los costes de obra de canalización nueva. A tal efecto, se diseñó la conexión entre los puntos de control y el CPD utilizando fibra óptica para 24 accesos a la ZBE.

Benidorm cuenta con canalizaciones, que serán aprovechadas en la medida de lo posible, ampliándose en los casos que resulte necesario e instalándose en aquellos donde sea necesario una nueva canalización.

Además, se han evaluado el elemento de sujeción donde ira ubicada la cámara, para que el ángulo de visión sea lo más optimo posible, donde se ha propuesto la colación de las misma entre farolas existentes y los báculos nuevos.

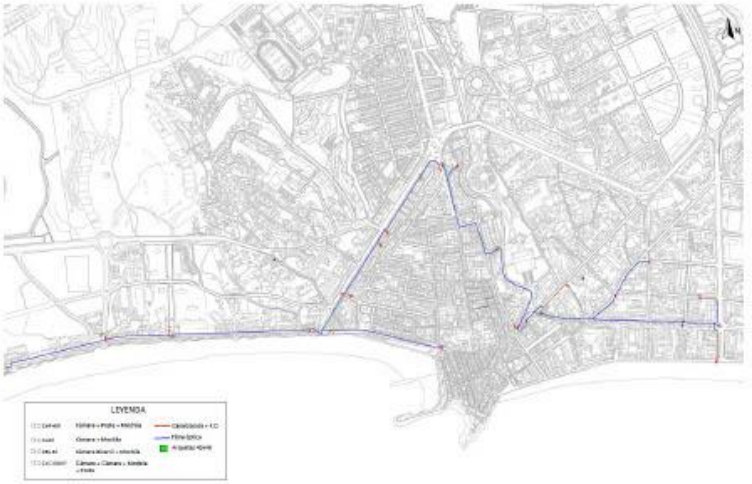


Imagen 45: Infraestructura de fibra óptica propuesta.

La fibra óptica a ejecutar esta más detallada en el plano Nº 5, **Fibra óptica**, donde se puede apreciar, el recorrido de la fibra óptica, las zonas donde es necesario una nueva canalización más la colación de fibra, la ubicación exacta de las cámaras y si esta necesita de un báculo nuevo para su sujeción.

8.1.3. PLATAFORMA DE GESTIÓN

La plataforma de gestión comprenderá los desarrollos necesarios para la correcta gestión de:

- Puntos de control de accesos a la ZBE.
- Usuarios y personas.
- Base de datos de vehículos.
- Listas blancas.
- Listas negras.
- Tránsitos, validación y denuncias de infracción.
- Video e imágenes.

- Sistema en dispositivos móviles.
- Estadísticas y gráficos.
- Actuaciones e incidencias.
- Monitorización de índices de desempeño.
- Comunicación con la modelización medioambiental.
- Gestión sostenible del estacionamiento.
- Accesos para la distribución de mercancías.

8.2. MODELIZACIÓN DE TRÁFICO Y EMISIONES

A partir de los datos (big data) que se recopilan a través los distintos sensores, sumado con la información disponible de la ciudad se hace necesario la generación de un modelo matemático que permita explotar toda la información recopilada.

Para ello se elaborará un modelo de tráfico de la ciudad, obteniéndose a partir de él, un modelo de emisiones procedente del tráfico, que junto con las mediciones de los sensores de calidad del aire, permitirá disponer de un mapa de dispersión de los contaminantes. Esto permitirá determinar la evolución de la contaminación una vez se implante la ZBE.

Modelización de tráfico.

Para conocer el volumen del tráfico de la ciudad se dispone de un software de modelación del tráfico con el que se creará el modelo de planificación del tráfico de la ciudad.

El software es capaz de definir y modelar:

- Demanda de la movilidad.
- Sistemas de transporte existentes.
- Asignación de la demanda al transporte público.
- Infraestructura.
- Obtención de datos y resultados gráficos y numéricos. (indicadores propios)
- Asignación de la demanda de viajes en modo privado a la red vial.
- Sistemas de estacionamientos variados (en carretera, parkings, etc.)
- Regulación semafórica
- Macro simulación.
- Micro simulación.
- Modelo mesoscópico
- Emisiones.

En cuanto a la planificación del modelo de tráfico, un proyecto de ZBE, debe incluir la generación de un **modelo de simulación de tráfico** mediante herramientas de software para la **macro modelización de transporte**, análisis de redes y planificación de transporte. Esta herramienta permitirá realizar un análisis del tráfico, pronósticos y gestión de datos, modelando a todos los usuarios tipo de la ciudad y sus interacciones; ofreciendo una visión global de la situación del tráfico y permitiendo **evaluar diferentes estrategias y múltiples escenarios** hipotéticos para diferentes medios de transporte como el privado, público, compartido e incluso autónomo. El software de planificación de tráfico evaluará las medidas correctoras propuestas y planes de acuerdo con los objetivos, tanto en las asignaciones estáticas como en las basadas en la simulación, a la vez que proporciona resultados confiables y minimizando los riesgos.

Esta herramienta permitirá la modelización de la ZBE, evaluando fácilmente las medidas de reducción de la congestión vial y la contaminación. Comparando sus efectos en diferentes escenarios. También permitirá realizar la simulación de la contaminación prevista con días de antelación, atendiendo a los valores de tráfico registrado y condiciones climatológicas.



Imagen 46: Ejemplo software de macro simulación de tráfico

Modelo de emisiones procedentes del tráfico.

Según informe del año 2021 del Ministerio para la transición Ecológica sobre el Perfil Ambiental de España 2020[21], el Sector transporte por carretera genera el 26,9% de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero de España, y es responsable del 6,7% de las emisiones de partículas finas PM2,5 (el 7,3%, si se considera el total de partículas en suspensión, TSP), y del 30,6% del total de emisiones de NOx a la atmósfera. Estos porcentajes aumentan significativamente si nos centramos en las zonas urbanas.

Por tanto, es necesario que el análisis de la influencia del tráfico en la calidad del aire tenga un papel importante, tanto antes de la puesta en marcha de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) como después.

De acuerdo con el artículo 14.3 de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, "se entiende por zona de baja emisión 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 controles 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 vigente".

Se realizarán dos estudios sobre cuánto, dónde y cómo está afectando el tráfico a la calidad del aire de la ciudad. Un primer estudio se realizará con los datos previos a la implantación de la ZBE, y una vez implantada y realizado las medidas de mejora, se realizará un segundo estudio para comprobar la efectividad de las medidas tomadas y poder implementar nuevas medidas si fuera necesario.

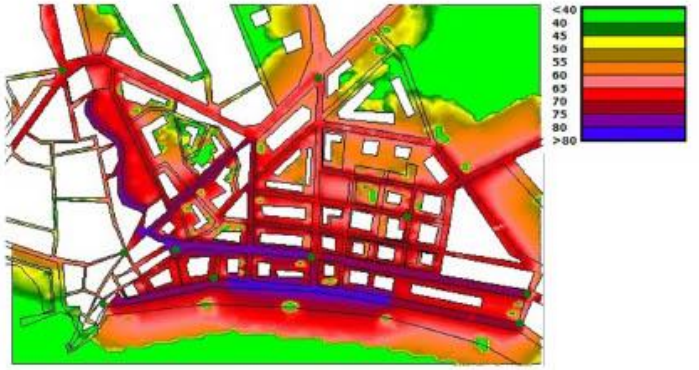


Imagen 47: ejemplo de software de contaminación acústica

Prognosis de tráfico y emisiones

Para la generación de un modelo de tráfico a tiempo real se deberá disponer de la información a tiempo real a partir de la plataforma de gestión de la ZBE y de las fuentes que se encuentren disponibles en la ciudad, para lograrlo se usará el software **Optima de PTV Group**

PTV Optima es un software de gestión de tráfico a tiempo real, el cual permite desde la gestión de la información proporcionada hasta la predicción, control y optimización del tráfico.

A través de algoritmos de armonización de tráfico, gestión de base de datos, interfaces avanzadas de datos, sistema de control de tráfico y diferentes conexiones relacionadas a la gestión de tráfico, Optima genera una interfaz intuitiva que permite a los operadores realizar:

- Supervisión del trafico
- Visualización de escenarios de gestión del tráfico.
- Control y seguimiento de las herramientas de simulación.
- Gestión de Balance para la optimización de semáforos.

[21] https://www.miteco.gob.es/es/ministerio/servicios/informacion/indicadores-ambientales/Perfil_ambiental_2020.aspx

A través de esta herramienta se conectará los sensores de la ciudad y otros elementos que proporcionan información de tráfico que alimentaran al software para la gestión del tráfico.

Las emisiones se estimarán usando metodología basada en Copert IV o Copert V en intervalos horarios para dar como resultado una media diaria y prognosis al menos, a 24, 48 y 72 horas en función de las previsiones climáticas de organismos oficiales.

La información que debe proporcionar, aportados por el ayuntamiento o el modelo de tráfico, para la elaboración del modelo de emisiones es

- El volumen de tráfico.
- El tipo de vehículo.
- El tipo de carburante del motor.
- Estándar de emisiones de los vehículos. (Euro 4, Euro 5, etc)
- Mapas de la ciudad.
- Comportamiento de los vehículos

Como resultado se dará información en tiempo real de la situación del tráfico en la ciudad dentro del área definida de Zona de Bajas Emisiones. Esta información estará disponible en servidores gráficos, en indicadores de servicios que se podrán compartir en la plataforma de gestión y en las pantallas de señalización variable mediante anuncios de itinerarios recomendados.

Monitorización y mapa de dispersión de los contaminantes.

Desde la fuente emisora de los contaminantes hasta la medición de la calidad del aire en los equipos de monitorización, los distintos contaminantes se van distribuyendo por la ciudad en función de diversos factores como puede ser la **situación meteorológica o la orografía de la ciudad**. La precisión de los modelos de cálculo de dispersión se determina principalmente por dos factores:

1.- La disolución y dispersión de las emisiones con las condiciones meteorológicas en cada momento.
2.- La calidad de los datos de las fuentes de emisión de contaminantes y los datos reales del aire en el ambiente.

Conocer la cantidad de contaminantes que hay en cada punto de la ciudad es por tanto una información importante para conocer la situación de partida en cuanto a calidad de aire y para conocer cómo mejoran la calidad del aire las medidas que se vayan implementando en la ciudad.

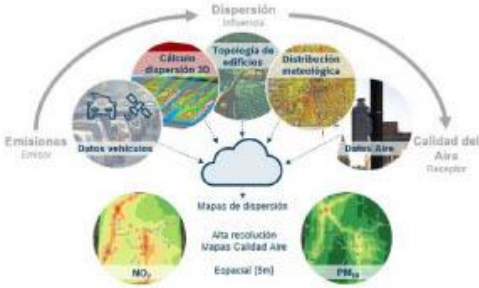


Imagen 102: Esquema de dispersión

Se realizarán dos informes para la zona de bajas emisiones que incluyan un periodo temporal de 3 meses con los datos medios de dispersión de contaminantes en esa zona.

Un primer informe se realizará con los datos previos a la implantación de la ZBE y otro en un periodo temporal similar una vez implantada la zona de bajas emisiones. La comparación entre ambos mostrará las mejoras que ha aportado la ZBE a mejorar la calidad del aire en esa zona.

El mapa de dispersión de cada contaminante se realizará teniendo en cuenta las fuentes emisoras, la topografía de los edificios de la ciudad en 3D, la meteorología y los valores de calidad del aire. Los cálculos de propagación estarán basados en modelos 3D de alta resolución y algoritmos con inteligencia artificial.

Los informes se realizarán bajo las especificaciones del Foro para Modelos de Calidad de Aire (FAIRMODE)22 y se modelizarán de forma microscópica con una resolución de 5x5 metros los valores de una semana tipo en la ciudad para los siguientes parámetros:

- Identificación de los puntos críticos de calidad de aire en la ciudad para PM2,5, PM10 y NO2.
- Razones por las que existen esos puntos críticos para poder definir medidas efectivas de mejora.
- Definición de alarmas para poder reaccionar.
- Impacto en la calidad del aire por parte del viento, meteorología y componentes químicos en el aire.

Generado el mapa de dispersión de contaminantes, y junto con el modelo de emisiones procedentes del tráfico, es posible ajustar los lugares o reubicar los equipos de medición de calidad del aire.

8.3. CONTROL DE CIRCULACIÓN



Dentro de la Zona de Bajas Emisiones los vehículos de las personas empadronadas en el área, personas de movilidad reducida y autorizados, podrán circular según las condiciones establecidas en las reglas de negocio. A través de los puntos de control es posible identificar el momento de entrada y salida de un vehículo, que junto con las bases de datos se identificará si el vehículo necesita o no autorización para ingresar a la ZBE, adicionalmente, en caso de que necesite autorización, se verificará si dispone de ella. El Ayuntamiento determinara las sanciones para aquellos que incumplan con los establecido en las reglas de negocio.

En relación con la distribución urbana de mercancías (DUM) dentro de la ZBE, se deberá regular las plazas de carga y descarga que se encuentren dentro de la ZBE, controlando los puntos de entrada y salida, el tiempo de estancia, horarios de acceso, control del tiempo de estacionamiento y previsión de uso del espacio disponible, facilitando así que los vehículos de mercancías realicen rutas de entrega de manera más óptima, reduciendo los trayectos en busca de estacionamiento, y los desplazamientos repetitivos de las entregas en un mismo área.

8.4. GESTIÓN DE APARCAMIENTO

En cuanto al aparcamiento se pretende realizar una gestión sostenible del estacionamiento, a través de la regulación del estacionamiento dentro de la ZBE y la implantación de un sistema de información al usuario mediante paneles informativos y app móvil, que reduzca el tráfico recurrente en busca de estacionamiento. El alcance de vinculación de los aparcamientos incluye los aparcamientos de gestión pública y públicos de gestión privada que se adhieran a la iniciativa, de manera que se informe sobre las plazas disponibles, reserva y guiado a las ubicaciones con bolsas de aparcamiento con plazas disponibles y recomendadas. El objetivo es reducir recorridos de búsqueda de aparcamiento con independencia del tipo de destino y el tipo de usuarios.

Benidorm cuenta con varios solares ubicados en zonas periféricas de la trama urbana que fueron concebidas para su uso como aparcamientos disuasorios. Para el correcto funcionamiento de estos aparcamientos disuasorios, se deberá disponer de los siguientes elementos:

- Sistemas de control de entradas y salidas.
- Máquinas expendedoras.
- Aplicación móvil de guiado a plaza
- Pantallas informativas.

[22] The Forum for Air quality Modeling (FAIRMODE) https://fairmode.jrc.ec.europa.eu/

9. ANÁLISIS JURÍDICO DE LA NATURALEZA DE LA ZBE

El crecimiento de emisiones derivadas de la movilidad y el transporte urbano, asociada al aumento de la congestión del tráfico, ha generado una problemática con impactos negativos en el medio ambiente y la salud pública. En respuesta a esta situación, se han implementado diversas medidas destinadas a regular la circulación de vehículos altamente contaminantes en zonas urbanas.

En este marco, la introducción de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) facilita la adaptación al nuevo escenario climático, conforme al **Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático 2021–2030**. La adopción de ZBE contribuye significativamente a mitigar fenómenos como las olas de calor y el efecto de "isla de calor", con beneficios palpables para la salud pública. Además, desempeña un papel crucial en la reducción de emisiones contaminantes asociadas al efecto invernadero, generado por el uso de combustibles fósiles.

La ZBE, al restringir el acceso a vehículos contaminantes, cumplen con los objetivos delineados en el **Plan Nacional Integrado de Energía y Clima** (PNIEC) y el **Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica** (PNCCA), ambos orientados hacia la disminución de emisiones de gases de efecto invernadero.

En términos legales, las intervenciones de este tipo se respaldan principalmente en la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, así como en la futura Ley de Movilidad Sostenible. La primera establece la obligatoriedad para los municipios con más de 50.000 habitantes de contar con un **Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)**, que incluya medidas como la implementación de Zonas de Bajas Emisiones.

Cabe resaltar que el **artículo 45.1 de la Constitución Española** garantiza a todas las personas el derecho a un medio ambiente propicio para su desarrollo, mientras que el artículo 45.2 establece la responsabilidad de las autoridades públicas en velar por la utilización racional de los recursos naturales para proteger y restaurar la calidad de vida y del medio ambiente.

Así mismo, la Ley 33/2007, de 15 de noviembre, sobre la calidad del aire y protección de la atmósfera, en su artículo 16.4, confiere a las entidades locales la facultad de elaborar planes propios, cuando tengan competencias, con el fin de cumplir con los niveles establecidos en la normativa correspondiente, permitiéndoles ejercer control sobre el acceso total o parcial al tráfico, incluyendo la regulación de vehículos más contaminantes. Además, se respalda la implementación de ZBE mediante leyes como la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del régimen (artículo 25.2) y la Ley 33/2011, de 4 de octubre, general de salud pública (artículo 27.2).

Para la implementación de la Zona de Bajas Emisiones de Benidorm se requerirá de modificaciones en las actuales ordenanzas municipales, las cuales pueden clasificarse en tres categorías:

- **Ordenanza Independiente para la Zona de Bajas Emisiones (ZBE)**

El enfoque preferido y comúnmente utilizado hasta ahora consiste en la creación de una ordenanza específica que defina y regule la Zona de Bajas Emisiones de manera independiente.

- **Integración de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) en la Ordenanza de Movilidad**

Otra opción es incorporar la Zona de Bajas Emisiones dentro de las ordenanzas municipales de movilidad, ya sea mediante la creación de una nueva ordenanza o la adaptación de las existentes.

- **Ordenanzas Vinculadas con la Zona de Bajas Emisiones (ZBE)**

En principio, el marco jurídico municipal debe abordar la gestión del espacio público, la regulación de la circulación y el estacionamiento, así como las ordenanzas fiscales que establezcan el régimen de sanciones en caso de infracción. También es esencial considerar aspectos medioambientales, especialmente la contaminación del aire y el monitoreo correspondiente en la zona urbana del término municipal.

En el caso de Benidorm, se ha optado por la elaboración de una ordenanza como elemento independiente.

Los principales ejes básicos de las Ordenanzas que regularán la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) en Benidorm son:

Se genera una nueva ordenanza que incorpora exclusivamente los aspectos relacionados a la Zona de Bajas Emisiones. La misma se basa en la propuesta de ordenanza realizada por la

Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) y que incluye el tratamiento de todos los aspectos necesarios para la correcta implantación y funcionamiento de la ZBE.

Adicionalmente se deberá realizar una modificación de las ordenanzas municipales vigentes que tengan relación con el proyecto de la Zona de Bajas Emisiones, garantizado la coherencia con las disposiciones que incorpore la nueva ordenanza.

Para la implementación de las medidas de control de los accesos a la Zona de Bajas Emisiones de Benidorm se establecerá que la regulación sea aplicable a todos los vehículos de motor, restringiéndose la circulación únicamente de aquellos vehículos a los que la correspondiente ordenanza no incluye en el listado de permitidos.

Se parte, pues, de una clasificación de vehículos a partir del sistema de distintivos ambientales basados en las normas Euro que ha elaborado la Dirección General de Tráfico (DGT), por el cual las etiquetas ambientales determinan el grado de contaminación del vehículo basándose en las emisiones de gases de combustión que emiten y que, a su vez, habitualmente se relacionan con el año de matriculación de vehículos, dado que los vehículos más antiguos y, por lo tanto, más contaminantes, serán aquellos que no dispondrán de distintivo ambiental.

Así pues, en primera instancia, los vehículos a los que se les permitirá el ingreso a la Zona de Bajas Emisiones de Benidorm son los vehículos con etiquetas ambientales B, C Eco ó CERO.

A las limitaciones mencionadas se les aplicarán excepciones particulares que posibilitarán el ingreso de vehículos que no cumplan con dichas restricciones, siempre y cuando estén exentos por alguna razón o puedan solicitar un permiso temporal, el cual será válido para usuarios individuales o empresas.

El grupo de vehículos autorizados para transitar por la Zona de Bajas Emisiones y las excepciones especiales conforman las reglas operativas, las cuales estarán detalladas en un anexo de la ordenanza que regula el funcionamiento de la ZBE.

Estas reglas de negocio abordarán diversas situaciones de estacionamiento según su tipología (privado, público, regulado, residente, etc.), así como aspectos relacionados con la duración del estacionamiento, tipos de vehículos permitidos, horarios, entre otros. Además, en esta ordenanza se establecerá, si se considera necesario, la opción de permitir el paso temporal de vehículos no autorizados por la ZBE.

Actualmente Benidorm cuenta con la resolución: **Resolución acceso a zonas restringidas y zona 1 de bajas emisiones**[23], la cual ya tiene establecidos una serie de parámetros para el acceso a la ZBE de Benidorm.

Adicionalmente, las ordenanzas que en su caso, sea necesario analizar y ajustar serán las siguientes:

Ordenanzas fiscales. Tasas

- Ordenanza fiscal reguladora de la tasa por estacionamiento de vehículos de tracción mecánica en las vías públicas municipales con servicio de ordenación y regulación.

Ordenanzas reguladoras

- Ordenanza Municipal Nº1, de Movilidad.

[23] Resolución de acceso a zonas restringidas y zona 1 de bajas emisiones: https://benidorm.org/sites/default/files/documentos/resolucion_acceso_zonas_restringidas_y_zona_1_de_bajas_emisiones.pdf

10. MEMORIA ECONÓMICA

De acuerdo con el RD 1052/2022 de ZBE se debe realizar una memoria económica, que incluya como mínimo los siguientes análisis de impacto:

1. Análisis impacto presupuesto y económico de ZBE
2. Análisis de las consecuencias en la competencia y mercado
3. Consecuencias de la ZBE para los grupos de mayor vulnerabilidad

10.1. ANÁLISIS IMPACTO PRESUPUESTARIO Y ECONÓMICO DE LA ZBE

De acuerdo con el RD 1052/2022 de ZBE se debe realizar un análisis del impacto presupuestario y económico que tendrá la implantación de la Zona de Bajas Emisiones, conforme lo establecido en el artículo 7.3 de la Ley orgánica 2/2012 de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera.

El ayuntamiento deberá elaborar un informe en el que se detalle y analice las obligaciones económicas del proyecto de implantación de la Zona de Bajas Emisiones. Este informe debe abordar **aspectos clave**, de los cuales ya se tiene constancia del **presupuesto requerido** para la ejecución del proyecto y las **fuentes de financiamiento** propuestas, que para el caso de Benidorm supone unos **2.860.000 €, IVA excluido**, financiado gracias al **programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones** y la transformación digital y sostenible del transporte urbano, como parte del Plan de Recuperación, Transición y Resiliencia (PRTR). Otro de los aspectos a incluir son los posibles costos operativos a largo plazo y cualquier impacto económico previsto en la comunidad local.

El coste de mantenimiento vendrá supeditado por las características de la solución tecnológica que se instale, y el personal necesario para su mantenimiento.

Por tanto, el ayuntamiento deberá elaborar un informe en el que se detalle y analice los gastos e ingresos públicos presentes o futuros, valorando sus repercusiones y efectos, y supeditarse de forma estricta al cumplimiento de las exigencias de los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera.

10.2. ANÁLISIS DE LAS CONSECUENCIAS EN LA COMPETENCIA Y EL MERCADO

De manera análoga, se requiere llevar a cabo una evaluación exhaustiva de las implicaciones en términos de competencia y mercado, en consonancia con lo estipulado por los artículos 129 y siguientes de la Ley 39/2015. Con el fin de dar cumplimiento a este requisito normativo, el ayuntamiento deberá elaborar un detallado informe de análisis de impacto que examine la actividad económica del municipio y su interrelación con la movilidad de productos y clientes dentro de la Zona de Bajas Emisiones. El propósito esencial de este informe radica en prever las posibles consecuencias inherentes a la implantación de la Zona de Bajas Emisiones.

El contenido mínimo de este informe abordará distintos aspectos clave:

- Análisis de los establecimientos de la zona.
- Análisis DAFO de los establecimientos en movilidad.
- Resumen de la accesibilidad de los establecimientos.
- Hipótesis sobre la evolución de la demanda.
- Modelo de tráfico interno y acceso basado en itinerarios.
- Estudio económico según las hipótesis de evolución.

Este informe se sustentará en un inventario de las diversas actividades llevadas a cabo dentro de los límites de la Zona de Bajas Emisiones, poniendo un énfasis especial en las actividades empresariales que podrían verse afectadas por alteraciones en la accesibilidad, derivadas de las restricciones de acceso en la zona. Esto comprende, entre otros, establecimientos de alimentación, con una atención particular a los de mayor envergadura como supermercados, talleres automotrices, tiendas de diversos tipos (ropa, accesorios, tecnología, etc.), prestadores de servicios y profesionales, lugares de ocio y entretenimiento, así como establecimientos destinados a la hospedería, tales como hoteles, hostales, apartamentos turísticos, etc, categoría de especial atención debido a la característica de ciudad turística que posee la ciudad. Todos estos se verán impactados tanto en términos de afluencia de usuarios como en la logística asociada al estacionamiento.

En función de las normativas de explotación de la Zona de Bajas Emisiones, se desarrollarán hipótesis fundamentadas sobre posibles cambios en los patrones modales de movilidad, y se determinará la influencia específica sobre cada categoría de establecimiento. Además, se realizará un análisis detenido de los itinerarios de acceso, teniendo en cuenta las distintas zonas afectadas. A partir de estos elementos, se llevará a cabo un riguroso estudio económico para cada hipótesis planteada. Las conclusiones extraídas proporcionarán una visión clara de las consecuencias anticipadas en términos de competencia y mercado, derivadas de la instauración de la Zona de Bajas Emisiones.

10.3. CONSECUENCIAS DE LA ZBE PARA LOS GRUPOS SOCIALES DE MAYOR VULNERABILIDAD

La implantación de la ZBE trae consigo beneficios, como la mejora de la salud de la población debido a la reducción de la contaminación. Sin embargo, podrían existir **situaciones perjudiciales** en las que determinados colectivos de personas puedan verse perjudicadas por la implantación de las Zona de Bajas Emisiones. Algunas recomendaciones para prevenirlo pueden ser:

- Entrada gratuita para vehículos de personas con discapacidad a las Zona de Bajas Emisiones.
- Descuentos para el transporte público para la población más vulnerable (menores de edad, personas de menor renta o personas de edad avanzada) es una medida social que puede compensar los efectos negativos de la ZBE.
- Asegurar la accesibilidad de las personas vulnerables a los modos de transporte alternativo.
- Implementar el sistema de alquiler de bicicletas y car-sharing para complementar los lugares donde no puede llegar el transporte público.

El ayuntamiento, previo a la puesta en servicio de la ZBE, deberá realizar un análisis de impacto económico de las consecuencias del establecimiento de las ZBE para los grupos sociales de mayor vulnerabilidad. Para ello previamente se deberán identificar los flujos de movilidad de grupos sociales más vulnerables (de acuerdo a su lugar de residencia, edad, género, nivel socioeconómico) así como las alternativas de movilidad existentes para dichos flujos. Esta información previa también servirá de base para los análisis de impacto social.

11. ANÁLISIS DE IMPACTO SOCIAL, DE GÉNERO Y DE DISCAPACIDAD

El objetivo de hacer un análisis de impactos como exige el RD 1052/2022 de ZBE tiene como fin último evaluar tanto los impactos positivos como negativos de la implantación de una Zona de Bajas Emisiones (ZBE) para evitar un posible impacto negativo que se pudiera generar. Para abordar esta cuestión nos centramos en el impacto social, de género y de discapacidad.

11.1. IMPACTO SOCIAL

Para profundizar en el impacto social, en primer lugar, hay que identificar las **características del tipo de sociedad** que interactúa con la Zona de Bajas Emisiones de Benidorm. En este caso hemos focalizado la atención en sexo y edad. Para ello nos hemos basado en los datos proporcionados por el Instituto Nacional de Estadística.

A continuación, se muestran los datos por edad y sexo en la ZBE y el municipio de Benidorm:

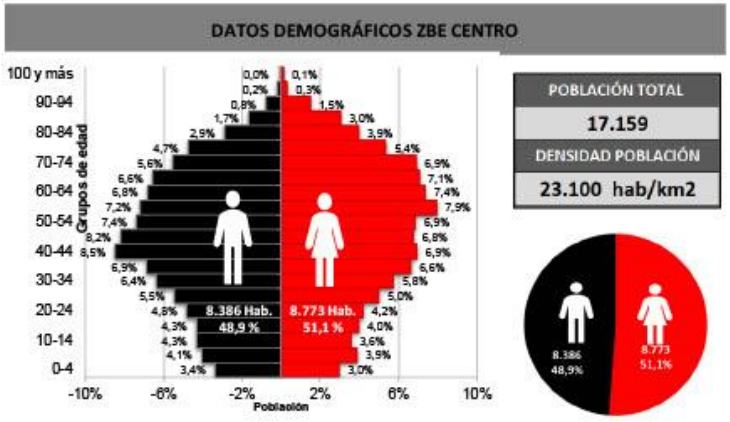


Imagen 48: Datos demográficos ZBE

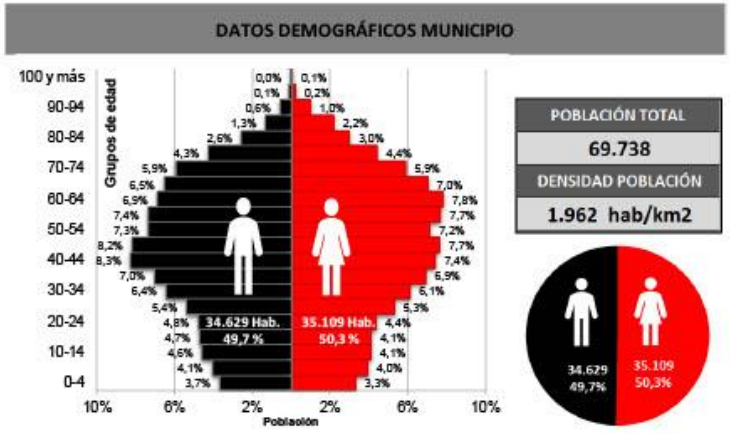


Imagen 49: Datos demográficos Municipio

La información que obtenemos tras analizar las gráficas es que las franjas de edad de 0-44 años en la ZBE y de 0-49 años en todo el municipio hay mayor número de hombres que de mujeres. Por el contrario, en las franjas de 45-100 años en la ZBE y de 50-100 años en el municipio, el número de mujeres es mayor al de hombres.

El objetivo es ver cómo afecta a la capacidad de adaptación a la Zona de Bajas Emisiones a cada sexo y edad según su localización.

		ZBE		Municipio	
Etapa	**Rango**	**Población**	**%**	**Población**	**%**
Niñez	0-14	1.895	11,05%	8.264	11,85%
Adolescencia	15-19	710	4,14%	3.084	4,42%
Adultos jovenes	20-34	2.710	15,79%	11.308	16,21%
Adultos	34-64	7.493	43,67%	31.323	44,92%
Tercera edad	>64	4.351	25,36%	15.759	22,60%
	Total	17.159	100,00%	69.738	100,00%

Imagen 50: Datos demográficos por franjas de edad

Una de las franjas de edad más sensibles a la capacidad de adaptación a una Zona de Bajas Emisiones será el % de tercera edad.

Según se puede observar en la tabla anterior, el municipio de Benidorm está compuesto por un 22,60 % de población de la tercera edad (>64 años), dentro de la ZBE la tercera edad supone un 25,36% de la población dentro de la misma.

El **grueso de la población** está en la **franja de edad de 35-64 años**, serán los que tengan que hacer un mayor esfuerzo de adaptación a la ZBE puesto que son el grueso de la población activa. A este grupo poblacional habrá que ofrecer un paquete de alternativas que hagan factible el cambio de movilidad. Esas alternativas irán desde una inversión en un vehículo menos contaminante que le permita entrar en la ZBE, hasta alternativas como el alquiler de bicis en apps municipales o del tipo car-sharing.

11.2. IMPACTO DE GÉNERO

La definición de impacto de género hace referencia al análisis sobre los resultados y efectos de las normas o las políticas públicas en la vida de las mujeres y hombres, de forma separada, con el objetivo de identificar, prevenir y evitar la producción o el incremento de desigualdades de género.

El análisis del impacto de género identifica las **diferencias** sociales y las **causas** que las producen para luego analizar las **consecuencias** de estas diferencias en la posición social entre un género y otro. El objetivo es que el impacto de género sea positivo y contribuya a una sociedad más igualitaria.

Los más recientes estudios sobre movilidad y perspectiva de género demuestran que el género es un diferenciador importante en la movilidad urbana. Las mujeres presentan patrones de movilidad más complejos, puesto que incluyen más intermodalidad y, en particular, un mayor uso de transporte público y a pie, en varios momentos del día.

El **comportamiento de la mujer en la movilidad** está basado en los siguientes **principios**:

- Las condiciones de seguridad serán vitales en la elección del itinerario. Se priorizará las zonas iluminadas y concurridas.

- El acceso en la unidad familiar a un segundo vehículo, para la mujer es menor que para el hombre.
- La predisposición a la intermodalidad es mayor en la mujer que en el hombre.

	DATOS DE VEHÍCULO POR GÉNERO	
	ZBE	Municipio
Habitantes	17.159	69.738
Mujeres	8.773	35.109
Mujeres/Hab	51,13%	50,34%
Veh/Hab	76,39%	76,39%
Mujeres/Veh	39,1%	38,5%

Imagen 51: Porcentaje de mujeres con vehículo por zona

Los datos muestran que las mujeres ocupan más de la mitad de la población, siendo más de un 35 % de las mujeres que tienen vehículo en el municipio y dentro de la Zona de Bajas Emisiones.

La finalidad del análisis debe ser obtener una conclusión del impacto de género, diferenciando para cada indicador que afecte en la movilidad. A continuación, se muestra un ejemplo de ello.

Indicadores	Hombre	Mujer
Distancias	+ distancia - desplazamientos	- distancia + desplazamientos
Tiempo de viaje	+ tiempo invertido	- tiempo invertido
Modos de transporte	vehículo privado	pie y transporte público
Motivos	laboral y ocio	motivos personales: cuidado de terceros, médico, compras, etc.

Sin embargo, no solo el análisis de género debe ser sobre el modo de transporte elegido, debe hablar sobre las causas que provocan esta elección y su referencia a la ZBE también debe hacerlo con parámetros como los siguientes:

- Motivo de desplazamiento
- Ocupación laboral
- Tiempo de viaje
- Distancia
- Trayecto
- Seguridad

El objetivo es que el impacto de género sea positivo y contribuya a una sociedad más igualitaria.

11.3. IMPACTO DE DISCAPACIDAD

En el caso concreto del análisis del impacto de discapacidad, es uno de los colectivos donde se prevé **un impacto positivo más considerable**. Los controles de acceso, circulación y estacionamiento de los vehículos más contaminantes conllevan, más allá de los beneficios en ruido o calidad del aire, una mejora sustancial en el **calmado del tráfico**, la **seguridad vial** y en general de calidad de la experiencia urbana, del paseo y de pacificación del medio urbano.



Adicionalmente la ZBE incrementará el uso de modos blandos de transporte en su interior, por lo que realizar medidas complementarias como **peatonalizaciones** generarán beneficios para las personas con movilidad reducida, ganando espacio en la vía de manera inmediata, además de un incremento del nivel de seguridad.

Por último, en las tareas de planificación y sensibilización donde se tienen en cuenta a asociaciones y colectivos, deberían incluirse asociaciones de discapacitados donde se puedan atender con mayor énfasis sus necesidades dentro de la ciudad.

El equipo redactor de este proyecto considera, que el análisis de impactos requiere de un tratamiento especial y más profundo fuera de las líneas generales tratadas en cada uno de estos apartados. Interpretamos, que cada impacto requiere de una metodología concreta y no es abarcable de manera conjunta, por tanto, para llegar a alcanzar el éxito con este aspecto y poder evitar a tiempo efectos negativos de la implantación de la ZBE, instamos a redactar un informe externo de expertos en la materia, donde se analicen estos impactos partiendo de las directrices marcadas.

12. PROCEDIMIENTOS PARA EL SEGUIMIENTO DE SU CUMPLIMIENTO Y REVISIÓN

Una vez implantada la Zona de Bajas Emisiones, **las entidades locales deben establecer un sistema de monitorización y seguimiento continuo** con el fin de evaluar la eficacia de las medidas adoptadas y el cumplimiento de los objetivos establecidos, como recoge el **artículo 12 del RD 1052/2022**.



Esta monitorización facilitará la detección de desviaciones con respecto a los objetivos, permitiendo aplicar medidas complementarias o endurecimiento de las restricciones, evaluar el refuerzo presupuestario o dotación de otros recursos complementarios a los previstos inicialmente; la alteración de los plazos para la ejecución de medidas o la definición de acciones complementarias, así como el establecimiento de nuevas alianzas con nuevos actores o administraciones.

Este sistema no solo considerará el ámbito de la ZBE, sino que incluirá a toda la ciudad y en especial a las zonas colindantes, con vistas a evitar que la implantación de la ZBE repercuta negativamente en otras áreas, trasladando el tráfico a otras zonas y empeorando por tanto la calidad del aire.

El sistema de monitorización y seguimiento de la ZBE de Benidorm contempla la instalación de sensores permanentes que permitan el cálculo de los indicadores de monitorización y seguimiento exigidos en el anexo II del RD 1052/2022, que se definen en detalle en el apartado 12.2 del presente documento.

Disponer de esta información, permite también cumplir con el requisito de publicación del informe de cumplimiento de los objetivos, con indicación de los resultados de los indicadores de seguimiento de la ZBE, que marca el artículo 12 del RD 1052/2022, así como con la publicación periódica de los datos de obligada difusión conforme la Ley 27/2006[24], de 18 de julio, y el Real Decreto 102/2011[25], de 28 de enero.

Por tanto, se **publicará anualmente en la página web de la administración** y en los medios que se consideren oportunos, **el informe que valora el cumplimiento de los objetivos junto con los resultados de los indicadores de seguimiento**. La información difundida será accesible a ciudadanos y empresas como datos abiertos, en los términos de la Ley 37/2007[26],de 16 de noviembre.

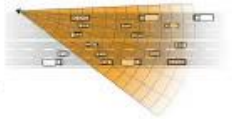
12.1. FUENTES DE INFORMACIÓN

Para evaluar los efectos de las medidas implantadas y las mejoras obtenidas con respecto al escenario previo a la ZBE, hay que definir cuáles son los indicadores que nos van a cuantificar la utilidad de estas. Para el cálculo de estos indicadores es necesario la recopilación de datos, a través de los siguientes elementos:

12.1.1. SENSORES

La instalación de elementos tecnológicos permite recopilar información del tráfico, de la calidad del aire y ruido, que serán de utilidad el cálculo de los indicadores de seguimiento, proporcionado también información para los modelos de tráfico, emisiones y dispersión. Los dispositivos a instalar en Benidorm son los siguientes:

- **Radar de aforo multicarril**: Es un elemento que permite la monitorización, conteo y clasificación de vehículos (peatones, bicicletas, motocicletas, turismos, vehículos de transporte, camiones o autobuses y camiones largos) en múltiples carriles al mismo tiempo. Estos dispositivos además permiten transmitir los datos de tráfico precisos en tiempo real a un centro de operaciones o recopilarlos para realizar estadísticas. Este tipo de radar está basado en el efecto Doppler que estudia el fenómeno físico que ocurre cuando el emisor, o el receptor de una onda se desplaza uno con respecto al otro.



En este caso, el radar está quieto y tiene un transmisor de onda que emite una onda que refleja en el coche y rebota de nuevo al radar captándose por un receptor. Esta onda rebotada tiene una

[24] Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente (incorpora las Directivas 2003/4/CE y 2003/35/CE).

[25] Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.
[26] Ley 37/2007, de 16 de noviembre, sobre reutilización de la información del sector público

frecuencia diferente a la emitida, de este modo, se puede detectar el paso del vehículo, además de otros datos como la velocidad, densidad del tráfico, patrones de flujo, entre otros

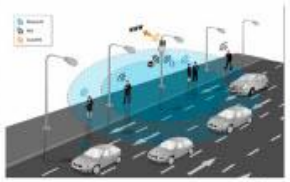
- **Cámara de conteo de doble carril**: Es un dispositivo que, a través de imágenes, y algoritmos informáticos son capaces de detectar y clasificar vehículos y usuarios vulnerables, distinguiendo, al menos entre seis tipos: Peatón, Bicicleta, motocicleta, coche, autobús y camión. Estas cámaras inteligentes, realizan el aforo mediante las imágenes que genera el dispositivo, además, realizan analíticas relacionadas con el tráfico, la movilidad y la seguridad vial. Estas analíticas van embebidas en las propias cámaras (Edge Computing), sin necesidad de incluir servidores ni procesadores externos a la misma para su aplicación. Toda la información generada es enviada a una plataforma que se encarga de la gestión de dichos datos.



Dentro de las funciones integradas en las cámaras, relacionadas con el tráfico y la movilidad: están las siguientes:

- Intensidad de vehículos que circulan por una vía (aforo), con clasificación por tipos
- Intensidad de peatones (aforo) que cruzan una vía, o circulan por una zona habilitada (paso de peatones, calles peatonales, etc.)
- Intensidad de uso (aforo) de carriles bici
- Detección de colas, con información del número de vehículos en espera, con clasificación de estos, con alarma al controlador semafórico
- Detección de circulación a alta velocidad.
- Detección de circulación en sentido contrario.
- Detección de circulación en área restringida u horario no permitido.
- Detección de giro no permitido.
- Detección de estacionamiento en doble fila, áreas restringidas, o reguladas.
- Detección de salto de Stop.
- Detección de peatón para activación de semáforo de peatones.
- Detección de vehículos de transporte público para priorizar su circulación.
- Merodeo de personas en zonas de aparcamiento.
- Fiabilidad superior igual o superior al 95% en la detección, clasificación y aplicación de tareas.

- **Antena bluetooth o wifi de gran alcance**: son balizas equipadas con receptores que captan las señales bluetooth que los vehículos emiten. El tratamiento de los datos recogidos durante los sucesivos pasos del vehículo cerca de las distintas balizas permite calcular tiempos de viaje y generar matrices origen/destino, tiempos de recorrido e identificación del modo de transporte, al menos entre vehículo motorizado y peatón.



Para Benidorm se propone una red de sensores tomando como base la zonificación del PMUS, y tomando en cuenta la zonificación propuesta para la ZBE, ubicando los elementos en las vías de mayor flujo de tráfico tanto vehicular como peatonal de cada zona.

- **Sensores medioambientales**: Actualmente la ciudad cuenta con una estación de medición medioambiental actuando como punto de monitorización, ubicada en el recinto del ecoparque municipal. Además, cuenta con dos sensores, ubicados dentro de la ZBE, en la intersección de la Av. Tomás Ortuño con calle Carrasco y en la Av. Mediterráneo con la Av. Emilio Romero. Sin embargo, para poder realizar un seguimiento de los niveles de contaminación exhaustivo, es necesario contar con nuevos sensores medioambientales, que nos permita crear una red para monitorizar la calidad del aire a medida que se vayan implantando las medidas propuestas. La medida 1 propuesta en este documento incluye la red de monitorización sobre la cual se recopilarán los datos y se generará el modelo de emisiones para evaluar la calidad del aire en la ciudad. Actualmente ya se encuentran instalados los sensores de nivel 2, mencionados anteriormente, quedando por ejecutar la red de cuatro (4) nanosensores previstos.



  - **Sonómetros**: Para monitorizar los niveles de ruido en la ciudad de Benidorm y realizar el cálculo de indicadores de la categoría de ruido necesarios para el seguimiento de la ZBE, es preciso la instalación de sensores acústicos. Estos dispositivos miden el ruido y su propagación en el entorno y estan equipados con un micrófono que primero captura este ruido, y después convierte la presión sonora en un valor, esta vez expresado en decibelios (dB). transcribiendo con precisión el nivel sonoro percibido por el oído humano.

- En otras palabras, el sonómetro (y otros instrumentos similares capaces de evaluar un nivel de ruido) transforma la presión sonora en una señal eléctrica. Esta señal se filtra después siguiendo una curva normalizada para producir el valor efectivo que integra el dispositivo durante el periodo seleccionado.

12.1.2. BASES DE DATOS EXISTENTES

A través de la consulta y recopilación de datos que incluyen de tipo local que disponga el ayuntamiento de Benidorm, bases de datos que dispongan organismos nacionales como Catastro, la Dirección General de Tráfico, del Instituto Nacional de Estadística, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Inventario de Infraestructuras del Ministerio del Interior, información geográfica (GIS), mediciones en campo, etc. Adicionalmente, se podría contemplar la elaboración de encuestas para reforzar la información del tráfico recopilada, que permita alimentar los modelos para un mayor afinamiento del comportamiento de la movilidad en la localidad.

Posteriormente se realizará un tratamiento de estos datos en un proceso de análisis y cálculo, que incluye la generación de **modelos de tráfico y emisiones**, que nos ayudarán a obtener finalmente los parámetros del indicador según las fórmulas definidas para cada uno de ellos. Estos indicadores nos permitirán caracterizar la ciudad y evaluar su evolución una vez implantada la ZBE.

12.2. INDICADORES DE SEGUIMIENTO



A continuación, **se describen los indicadores por categoría**, y la metodología de cálculo que se ha contemplado en la ZBE de Benidorm para su futuro seguimiento, según lo establecido el RD 1052/2022 y de conformidad con los objetivos de calidad de los datos previstos en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire. En cada indicador, utilizando los datos que sean necesarios, se realizarán bien sean cálculos absolutos, o bien cálculos comparativos.

CATEGORÍA 1. CALIDAD DEL AIRE
Indicadores de contaminantes asociados al tráfico rodado
1) NO2 (Dióxido de nitrógeno)
2) Partículas PM10
3) Partículas PM2,5

1) NO2 (Dióxido de nitrógeno)

- **Origen de datos**: Estación medioambiental de Benidorm.
- **Metodología**: medición de la concentración, cálculo a través de modelos de tráfico y/o modelos de emisiones. Cálculo de la evolución de los siguientes indicadores y comparación con los umbrales:

NO_2	Periodo de promedio	Valor límite
Valor Límite Horario (VLH)	1 hora	200 µg/m³ de NO_2 que no podrán superarse en más de 18 ocasiones por año
Valor Límite Anual (VLA)	1 año civil.	40 µg/m³. de NO_2

- **Cálculos**

A continuación, se muestran los resultados de la evolución del Valor Límite Anual (VLA) del año 2013 hasta el 2022.



2) **Partículas PM10**

- **Origen de datos**: Sensores medioambientales existentes y propuestos.
- **Metodología**: medición de la concentración, cálculo a través de modelos de emisiones. Cálculo de la evolución de los siguientes indicadores y comparación con los umbrales:

PM10	Periodo de promedio	Valor límite
Valor Límite Diario (VLD)	24 horas	50 µg/m³. que no podrán superarse en más de 35 ocasiones por año
Valor Límite Anual (VLA)	1 año civil.	40 µg/m³.

- **Cálculos**

  Cómo los sensores existentes solo tienen información disponible desde el 18 de agosto hasta el 25 de octubre de 2023, y el umbral a comparar son anuales, será necesario la recopilación de datos anuales para su evaluación.

3) **Partículas PM2,5**

- **Origen de datos**: Sensores medioambientales existentes y propuestos.
- **Metodología**: medición de la concentración, cálculo a través de modelos de emisiones. Cálculo de la evolución de los siguientes indicadores y comparación con los umbrales:

PM2,5	Periodo de promedio	Valor límite
Valor Límite Anual (VLA)	1 año civil.	20 µg/m³.

- **Cálculos**

Cómo los sensores existentes solo tienen información disponible desde el 18 de agosto hasta el 25 de octubre de 2023, y el umbral a comparar son anuales, será necesario la recopilación de datos anuales para su evaluación.

4) **Otros**

En función de los modelos desarrollados, se podrían definir nuevos indicadores que la administración pública considere necesario cuantificar para evaluar la calidad del aire, la salud o algún parámetro concreto que sea necesario según la problemática de la localidad de Benidorm.

CATEGORÍA 2. CAMBIO CLIMÁTICO Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
5 a) Reparto modal del automóvil particular:
6 b) Porcentaje de vehículos cero emisiones (%)
7 c) Variación del reparto modal del automóvil particular (%)
8 d) Reparto modal en modos activos
9 e) Variación del reparto modal en modos activos desagregados en desplazamientos a pie y en bicicleta (%)
10 f) Reparto modal (% pasajeros-km)
11 g) Variación del reparto modal del transporte público (%)
12 h) Red de transporte público urbano e interurbano
13 i) Sostenibilidad de la distribución urbana de mercancías
14 j) Dotación de la infraestructura de recarga de la ZBE
15 k) Estacionamiento para vehículo privado motorizado
16 l) Dotación de aparcamientos para bicicletas
17 m) Reparto y dotación del viario
18 n) Porcentaje de población próxima a zonas verdes o de esparcimiento
19 ñ) Contribución a la mejora adaptativa y de la biodiversidad
20 o) Contribución de los edificios a las ZBE
21 p) Huella de carbono de la ZBE

5 a) Reparto modal del automóvil particular

- **Origen de datos**: Propuesta de sensórica prevista (Aforos vehiculares provenientes de los radares y espiras de aforo, las cámaras de conteo y antenas bluetooth). Sumado a esto, está previsto utilizar los modelos de tráfico para determinar en función de los datos recopilados, los desplazamientos por modo de transporte.
- **Metodología**: se calcula mediante la siguiente expresión.

$$RMcoche = \frac{desplazamientos\ en\ coche}{desplazamientos\ totales}$$

- **Cálculos**: Para el cálculo de este indicador será necesario el suministro de información por parte la propuesta de sensórica a instalar en la ciudad, cuyos datos se utilizarán para alimentar el modelo de tráfico que permitirá calcular los desplazamientos.

6 b) Porcentaje de vehículos cero emisiones (%)

- **Origen de datos**: Base de datos de la DGT para el año 2022.
- **Metodología**: se extraen los datos del parque móvil por tipo de carburante y modo de transporte (vehículo privado, transporte mercancías y transporte colectivo), además de los datos recopilados por las cámaras de lectura de matrículas. Se calcula mediante la siguiente expresión

$$\%\ Veh\ 0 = \frac{Nº\ Veh\ 0}{Nº\ Veh\ T} x100$$

Donde:

Nº Veh 0, número de vehículos cero emisiones

Nº veh. T, número de vehículos Total (vehículo privado, transporte mercancías y transporte colectivo)

- **Cálculos**: El cálculo del indicador según la metodología descrita se muestra a continuación.

DATOS DE CÁLCULO		
Tipo Veh.	**Total veh.**	**Fuente**
Cero Emisiones	188	Base de datos de la DGT (2022)
Parque total	52.674	Base de datos de la DGT (2022)

INDICADOR		
	Valor	**Unidad**
6 b) Porcentaje de vehículos cero emisiones	**0,4%**	**Porcentaje**

7 c) Variación del reparto modal del automóvil particular (%)

- **Origen de datos**: reparto modal proveniente del indicador *"5 a) Reparto modal del automóvil particular"* para la fase pre ZBE y con los datos de la sensórica propuesta y el modelo de tráfico para el año de estudio una vez implantada la ZBE.
- **Metodología**: se calcula mediante la siguiente expresión

$$difRMc\ (\%) = (RMcoche,n - RMcoche,0)x\ 100$$

Donde:

difRMc (%), porcentaje de variación (positivo incremento del RM, negativo reducción del RM)

RMcoche,0, reparto modal de coches previo a la implantación de la ZBE.

RMcoche,n, reparto modal de coches en el último año.

- **Cálculos**: Para el cálculo de este indicador será necesario el suministro de información por parte la propuesta de sensórica a instalar en la ciudad, cuyos datos se utilizarán para alimentar el modelo de tráfico que permitirá calcular los desplazamientos tanto en la fase pre y post ZBE.

8 d) Reparto modal en modos activos

- **Origen de datos**: reparto modal proveniente del indicador "5 a) Reparto modal del automóvil particular" para los desplazamientos totales. Para los desplazamientos en modos activos, se utilizarán. Los datos de la propuesta de sensórica prevista (Aforos vehiculares provenientes de los radares y espiras de aforo, las cámaras de conteo y antenas bluetooth) y los modelos de tráfico.
- **Metodología**: se calcula mediante la siguiente expresión:

$$RMma = RMp + RMb$$

Donde:

RMp, Reparto modal a pie calculándose con la siguiente expresión:

$$RMp = \frac{desplazamientos\ a\ pie}{desplazamientos\ totales}$$

RMb, Reparto modal en bici calculándose con la siguiente expresión:

$$RMb = \frac{desplazamientos\ en\ bici}{desplazamientos\ totales}$$

- **Cálculos**: Para el cálculo de este indicador será necesario el suministro de información por parte la propuesta de sensórica a instalar en la ciudad para determinar los desplazamientos totales y activos (a pie y bici), cuyos datos se utilizarán para alimentar el modelo de tráfico que permitirá calcular dichos desplazamientos.

9 e) Variación del reparto modal en modos activos (%)

- **Origen de datos**: reparto modal proveniente del indicador "8 d) Reparto modal en modos activos" para la fase pre ZBE y con los datos de la sensórica propuesta y el modelo de tráfico para el año de estudio una vez implantada la ZBE.
- **Metodología**: se calcula mediante la diferencia del reparto modal en el tiempo con los desplazamientos previos a la implantación de la ZBE y los desplazamientos en el último año, con la siguiente expresión:

$$difRMma\ (\%) = (RMma, n - RMma, 0)x\ 100$$

Donde:

difRMma (%), porcentaje de variación (positivo incremento del RM, negativo reducción del RM)

RMma,0, reparto modal de modos activos previo a la implantación de la ZBE.

RMma,n, reparto modal de modos activos en el último año.

- **Cálculos**: Para el cálculo de este indicador será necesario el suministro de información por parte la propuesta de sensórica a instalar en la ciudad, cuyos datos se utilizarán para alimentar el modelo de tráfico que permitirá calcular los desplazamientos tanto en la fase pre y post ZBE.

10 f) Reparto modal de otros modos de transporte (%)

- **Origen de datos**: Propuesta de sensórica prevista (Aforos vehiculares provenientes de los radares y espiras de aforo, las cámaras de conteo y antenas bluetooth) para los vehículos de movilidad personal, las bicis y los autobuses. Para los datos del tranvía, será necesario recopilación de información de la web de FGV. Sumado a esto, está previsto utilizar los modelos de tráfico para determinar en función de los datos recopilados, los desplazamientos por modo de transporte.
- **Metodología**: se calcula mediante la siguiente expresión

$$RM\ (\%) = \frac{desplazamientos\ modo}{desplazamientos\ totales} x100$$

Donde los modos de transporte considerados son los siguientes:

- Autobús
- TRAM
- Total de transporte público
- Bicicleta
- Otros vehículos de movilidad personal (patinetes, otros).

- **Cálculos**: Para el cálculo de este indicador será necesario el suministro de información por parte la propuesta de sensórica a instalar en la ciudad y de la FGV, cuyos datos se utilizarán para alimentar el modelo de tráfico que permitirá calcular los desplazamientos por modos de transporte.

11 g) Variación del reparto modal del transporte público (%)

- **Origen de datos**: desplazamientos del transporte público proveniente del indicador "10 f) Reparto modal de otros modos de transporte (%)" para la fase pre ZBE y con los datos de la sensórica propuesta y el modelo de tráfico para el año de estudio una vez implantada la ZBE.

- **Metodología**: se calcula mediante la diferencia del reparto modal en el tiempo con los desplazamientos previos a la implantación de la ZBE y los desplazamientos en el último año, con la siguiente expresión:

$$difRMtp\ (\%) = (RMtp, n - Rtp, 0)x\ 100$$

Donde:

difRMtp (%), porcentaje de variación (positivo incremento del RM, negativo reducción del RM)

RMtp,0, reparto modal del transporte público previo a la implantación de la ZBE.

RMtp,n, reparto modal del transporte público en el último año.

El **reparto modal del transporte público** se calcula mediante la siguiente expresión

$$RMtp = \frac{desplazamientos\ en\ transporte\ público}{desplazamientos\ totales}$$

- **Cálculos**: Para el cálculo de este indicador será necesario el suministro de información por parte la propuesta de sensórica a instalar en la ciudad, cuyos datos se utilizarán para alimentar el modelo de tráfico que permitirá calcular los desplazamientos tanto en la fase pre y post ZBE.

12 h) Red de transporte público urbano e interurbano

- **Origen de datos**: Datos suministrados por la empresa concesionaria de transporte público, información facilitada por el ayuntamiento de Benidorm datos poblacionales recopilados del INE aforos vehiculares provenientes de los radares y espiras de aforo, las cámaras de conteo y antenas bluetooth. Sumado a esto, está previsto utilizar los modelos de tráfico para determinar en función de los datos recopilados, los desplazamientos por modo de transporte.
- **Metodología**: este indicador se subdivide en 13 indicadores que se describe el cálculo a continuación:

1) **Número de líneas**: información suministrada por la empresa concesionaria del transporte público.
2) **Longitud total de las líneas**: se realiza mediante la información del recorrido suministrada por la empresa concesionaria del transporte público, y a través de herramientas GIS se calcula la longitud total.
3) **Cobertura de la red**: se calcula mediante datos recopilados del INE para estimar la población, empleos, bases de datos cartográficas para la estimación del territorio, tomando en cuenta las siguientes distancias: 300 metros a paradas de autobús urbano y 500 metros a las estaciones del tranvía.
4) **Número de viajeros anual y diario**: información suministrada por la empresa concesionaria del transporte público.
5) **Velocidad media comercial**: información suministrada por la empresa concesionaria del transporte público.
6) **Tiempos de viaje en transporte público versus automóvil particular**: información extraída del modelo de tráfico generado.
7) **Cobertura horaria**: suministrada por la empresa concesionaria del transporte público.
8) **Frecuencias medias**: suministrada por la empresa concesionaria del transporte público.
9) **Porcentaje de paradas o estaciones dentro/fuera de la ZBE**: se calcula a través de herramientas GIS.
10) **Grado de intermodalidad**: parámetro que muestra el nivel de conexión multimodal de los puntos de intercambio de la red de transporte. Para el cálculo se utilizará la metodología del indicador 11 Oportunidad intermodal de los indicadores de movilidad sostenible (SUMI)[27].
11) **Flota de autobuses cero emisiones**: información suministrada por la empresa concesionaria del transporte público.
12) **Ocupación del autobús**: información suministrada por la empresa concesionaria del transporte público.

[27] https://civitas.eu/tool-inventory/sumi-sustainable-urban-mobility-indicators

13)Vehículos de nulas o bajas emisiones: se calcula mediante la siguiente expresión

$$\%\,TP\,0 = \frac{Nº\,TP\,0}{Nº\,Veh\,T} x100$$

Donde:

Nº TP 0, número de vehículos destinados al transporte público de cero emisiones, bajas emisiones o con combustibles limpios

Nº veh. T, número de vehículos Total (vehículo privado, transporte mercancías y transporte colectivo).

INDICADOR		
	Valor	Unidad
12.h.1) Número de líneas	13	Ud
12.h.2) Longitud total de las líneas	133,8	Km
12.h.3) Cobertura de la red	7,6%	Porcentaje
12.h.5) Velocidad media comercial	15,1	Km/h
12.h.9) Porcentaje de paradas o estaciones dentro/fuera	18,9%	Porcentaje

- Notas
  - La información para la elaboración de estos indicadores fue obtenida del PTUS de Benidorm.
  - El ayuntamiento suministrara información actualizada del transporte público para el cálculo de los indicadores restantes y actualización de los calculados.

13 i) Sostenibilidad de la distribución urbana de mercancías

- **Origen de datos:** Información suministrada por las empresas de reparto de mercancías. Sumado a esto, está previsto utilizar los modelos de tráfico y emisiones para determinar en función de los datos recopilados, los desplazamientos en modos activos (a pie y bicicleta) y para vehículos eléctricos.
- **Metodología:** se calcula mediante las siguientes expresiones:

13.i.1) Porcentaje de repartos con última milla en modos activos

$$Reparto\ MA\ (\%) = \frac{desplazamiento\ vehículos\ de\ reparto\ (modos\ activos)}{desplazamientos\ totales} x100$$

13.i.2) Porcentaje de repartos con última milla en vehículos eléctricos

$$Reparto\ VE\ (\%) = \frac{desplazamiento\ vehículos\ de\ reparto\ (Eléctricos)}{desplazamientos\ totales} x100$$

13.i.3) Densidad de centros de distribución de carga: Mediante el inventario realizado y utilizando herramientas GIS se calcula mediante la siguiente expresión:

$$Densidad\ DUM = \frac{Nº\ centros\ de\ distribución}{Superficie\ núcleo\ urbano\ (Ha)}$$

- **Cálculos:** Para el cálculo de este indicador será necesario el suministro de información por parte de las empresas destinadas al reparto de mercancías y de la información proveniente de la sensórica propuesta para calcular los desplazamientos.

14 j) Dotación de la infraestructura de recarga de la ZBE

- **Origen de datos:** Inventario de los puntos de recarga para vehículos eléctricos provenientes del documento del Plan de Movilidad Eléctrica).
- **Metodología:** Mediante el inventario realizado y utilizando herramientas GIS.
- **Cálculos:** El cálculo del indicador según la metodología descrita se muestra a continuación.

INDICADOR		
	Valor	Unidad
14 j)Dotación de la infraestructura de recarga de la ZBE	4	Ud ptos VE

15 k) Estacionamiento para vehículo privado motorizado

- **Origen de datos:** Información suministrada por el ayuntamiento, Inventario de aparcamientos disuasorios.
- **Metodología:** utilizando herramientas GIS, se calculan los siguientes parámetros que conforman el indicador:
  1) **Porcentaje de estacionamientos retirados:** utilizando la siguiente expresión

$$\%\ Aparcamientos\ ret = \frac{N^{o}\ aparcamientos\ retirados}{Total\ aparcamientos\ para\ vehiculo\ privado} x100$$

2) **Número de plazas en estacionamientos disuasorios**: recuento del inventario mediante herramientas GIS
3) **Número de plazas que pasan de rotación a residente**: recuento del inventario mediante herramientas GIS

- **Cálculos**: El cálculo de los indicadores en función de la metodología descrita se muestra a continuación.

INDICADOR	Valor	Unidad
15.k.1) Porcentaje de estacionamientos retirados	0	%
15.k.2) Número de plazas en estacionamientos disuasorios	7.005	Plazas
15.k.3) Número de plazas que pasan de rotación a residente	0	Plazas

16 l) Dotación de aparcamientos para bicicletas

- **Origen de datos**: Información suministrada por el ayuntamiento, Inventario de aparcamientos para bicicletas, datos del INE para obtener la población.
- **Metodología**: Mediante el inventario realizado y utilizando herramientas para calcular los siguientes parámetros:
  1) **Capacidad**: Plazas estacionamiento de bicicletas por población mediante el análisis de la población y herramientas GIS.
  2) **Porcentaje de población con acceso a estacionamiento para bicicleta a una distancia inferior de 100 m**: utilizando herramientas GIS para el análisis espacial.
  3) **Porcentaje de estaciones de tranvía con estacionamiento para bicicletas**: utilizando herramientas GIS para el análisis espacial.
- **Cálculos**: A continuación, se muestran los datos de cálculos según la recopilación de las diversas fuentes disponibles y el posterior cálculo del indicador según la metodología descrita

DATOS DE CÁLCULO				
Aparcamiento para bicicletas				
Tipo	**Nº aparcabicis existente**	**Plazas/aparcamiento**	**Total**	**Fuente**
Normal	48	3	144	Ayto - GIS
Seguro	2	10	20	Ayto - GIS
Seguro (TRAM)	1	16	16	Ayto - GIS
		Total	**180**	
Población				
Tipo			**Total**	**Fuente**
Población Benidorm			69.738	INE (2022)
Población con acceso a aparcabicis (búffer 100 m)			25.897	GIS - Catastro

INDICADOR	Valor	Unidad
16.l.1) Capacidad	0,00258	plazas/hab
16.l.2) Porcentaje de población con acceso a estacionamiento para bicicleta	37%	Porcentaje
16.l.3) Porcentaje de estaciones de tranvía con estacionamiento para bicicletas	25%	Porcentaje

17 m) Reparto y dotación del viario

- **Origen de datos**: Información suministrada por el ayuntamiento, recopilación de información cartográfica en las bases de datos públicas, inventario de infraestructura viaria.
- **Metodología**: se calcula con los siguientes parámetros

1) **Superficie viario peatonal**: utilizando herramientas GIS para el análisis espacial y mediante la siguiente expresión

$$Sup.Peatonal = \frac{Superficie\ viario\ peatonal}{Superficie\ viario\ público\ total}$$

2) **Superficie viaria para vehículos motorizados**: utilizando herramientas GIS para el análisis espacial y mediante la siguiente expresión

$$Sup.Veh = \frac{Superficie\ viario\ para\ vehículos\ motorizados}{Superficie\ viario\ público\ total}$$

3) **Longitud carriles bici**: utilizando herramientas GIS para el análisis espacial y mediante la siguiente expresión

$$Long\ CB = \frac{Longitud\ de\ carril\ bici}{Longitud\ total\ de\ viario}$$

- **Cálculos**: A continuación; se muestran los cálculos de los indicadores según la metodología descrita.

DATOS DE CÁLCULO		
Cobertura	**Superficie (Ha)**	**Fuente**
Superficie peatonal	0,47	Base de datos de la EIEL de la Diputación de Alicante (2022)
Superficie Vehicular	1,14	Base de datos de la EIEL de la Diputación de Alicante (2022)
Superficie total del viario	1,95	Base de datos de la EIEL de la Diputación de Alicante (2022)
Cobertura	**Longitud**	**Fuente**
Longitud de carriles bici	90,10	Plan ciclista de Benidorm (2021)
Longitud total del viario	181,88	Base de datos de la EIEL de la Diputación de Alicante (2022)

INDICADOR	Valor	Unidad
17.m.1) Superficie viario peatonal/superficie viario público total	**24,2%**	**Porcentaje**
17.m.2) Sup. viario para veh. motorizados/sup. viario público total	**58,2%**	**Porcentaje**
17.m.3) Longitud de carriles bici/longitud total del viario	**49,5%**	**Porcentaje**

- **Notas**
  - La superficie total del viario se obtiene multiplicando la longitud del viario por su ancho, información proporcionada por la Base de Datos.
  - La superficie peatonal se calcula con la longitud del viario y estimando un ancho medio de aceras de 1,80 m por lado
  - La superficie vehicular se calcula reduciendo la estimación de anchos de acera al ancho del viario.

18 n) Porcentaje de población próxima a zonas verdes o de esparcimiento

- **Origen de datos**: Recopilación de información cartográfica en las bases de datos públicas, datos del INE para obtener la población.
- **Metodología**: Se calculan mediante herramientas GIS, aplicando buffers (Área de influencia (radio) a partir de un punto o polígono). Los criterios son los siguientes:
  1) **Zona verde/esparcimiento > 1.000m²**: distancia buffer máxima 300 m
  2) **Zona verde/esparcimiento > 5.000m²**: distancia buffer máxima 500 m
  3) **Zona verde/esparcimiento > 1 ha m²**: distancia buffer máxima 900 m

El cálculo se realiza mediante la siguiente expresión

$$\%\ Pob.proxima\ a\ zonas\ verdes\ o\ de\ esparcimiento = \frac{Nº\ hab.dentro\ buffer}{Nº\ hab.total} x100$$

- **Cálculos**: A continuación se muestran los cálculos de los indicadores según la metodología descrita.

DATOS DE CÁLCULO		
Población	**Habitantes**	**Fuente**
Prox. a zonas >1000 m2	26865	Base de datos de la EIEL de la Diputación de Alicante (2023), INE
Prox. a zonas >5000 m2	16953	Base de datos de la EIEL de la Diputación de Alicante (2023), INE
Prox. a zonas >1 ha	60371	Base de datos de la EIEL de la Diputación de Alicante (2023), INE

INDICADOR	Valor	Unidad
18.n.1) Zona verde/esparcimiento > 1.000 m²	**38,5%**	**porcentaje**
18.n.2) Zona verde/esparcimiento > 5.000 m²	**24,3%**	**porcentaje**
18.n.3) Zona verde/esparcimiento > 1 ha	**86,6%**	**porcentaje**

19 ñ) Contribución a la mejora adaptativa y de la biodiversidad

- **Origen de datos**: Recopilación de información cartográfica en las bases de datos públicas, consultas de datos de superficie a mediante la web del catastro.

- **Metodología**: se calculan los siguientes parámetros en función del análisis geoespacial realizado mediante herramientas GIS.
  1) **Porcentaje de superficie transformada en zona verde o espacio naturalizado (incluida la plantación lineal de arbolado)**: se determina mediante la siguiente expresión

$$Sup.Verde(\%) = \frac{Superficie\ transformada\ en\ zona\ verde}{Superficie\ total} x100$$

  2) **Superficie de pavimento permeabilizado**: análisis geoespacial en GIS

- **Cálculos**: el cálculo de los indicadores siguiendo la metodología descrita se muestra a continuación.

DATOS DE CÁLCULO		
Cobertura	**Superficie (Ha)**	**Fuente**
Zonas verdes	566	Base de datos de la EIEL de la Diputación de Alicante (2023)
Municipio	3.851	Instituto Geográfico Nacional (IGN)

INDICADOR		
	Valor	**Unidad**
19 ñ) Contribución a la mejora adaptativa y de la biodiversidad	**14,7%**	**Porcentaje**

20 o) Contribución de los edificios a las ZBE

- **Origen de datos**: Datos suministrado por el ayuntamiento de Benidorm, Base de datos del portal estadístico de la Comunidad Valenciana, información del registro de Certificados de Eficiencia Energética, Catastro.
- **Metodología**: este indicador se calcula mediante los siguientes parámetros:
  1) **Superficie construida**: se calcula con la siguiente expresión

$$Sup.construida = \frac{Superficie\ construida\ obtenida\ de\ licencias\ de\ rehabilitación}{Superficie\ total\ parque\ edificatorio}$$

  2) **Porcentaje de edificios en la ZBE en los diferentes tramos de calificación energética)**: se calcula mediante la siguiente expresión por cada calificación energética.

$$\%Edificios\ ZBE = \frac{Nº\ Edificios\ por\ calificación\ energética\ (de\ la\ A\ hasta\ G)}{Total\ edificios\ en\ la\ ZBE}$$

  3) **Superficie para infraestructura de recarga de vehículos eléctricos**: información proporcionada por el ayuntamiento
  4) **Superficie de edificios con estacionamiento cerrado y accesible para bicicletas y bicicletas de carga**: información proporcionada por el ayuntamiento
- **Cálculos**: A continuación, se muestran los cálculos de los indicadores siguiendo la metodología descrita.

DATOS DE CÁLCULO		
Edificos	**Cantidad**	**Fuente**
Total dentro de ZBE	1.100	Catastro
Con Certificado energético dentro de ZBE	627	Portal de datos abiertos de la Comunidad Valenciana

Tipo Cert.	**Cantidad**	**Fuente**
A	4	Portal de datos abiertos de la Comunidad Valenciana
B	9	
C	44	
D	66	
E	366	
F	45	
G	93	

INDICADOR		
	Valor	Unidad
20.o.2) Porcentaje de edificios en la ZBE en los diferentes tramos de calificación energética		
A	0,6%	Porcentaje
B	1,4%	
C	7,0%	
D	10,5%	
E	58,4%	
F	7,2%	
G	14,8%	

- **Notas**
  - La superficie construida se debe solicitar información al Ayuntamiento sobre las licencias de rehabilitación de los edificios y superficie total de edificios construidos.
  - La base de datos de los datos de certificados de eficiencia energética proporciona datos de las viviendas y locales comerciales que tienen certificación y se actualiza cada 6 meses. La estimación de la certificación del edificio se estimó con la categoría más repetida (MODA) de las viviendas certificadas en el mismo.
  - La superficie para infraestructura de recarga y de estacionamiento para bicicletas se debe solicitar la información al ayuntamiento.

21 p) Huella de carbono de la ZBE

- **Origen de datos**: Los datos de equipamientos y edificaciones, deberán de ser suministrados por el ayuntamiento, los cuales pueden ser obtenidos mediante:
  - Recopilación de los consumos (a través de facturas o registros)
  - Encuestas ciudadanas
  - Estimaciones
  - Datos estadísticos de fuentes oficiales

Los datos del transporte se extraerán del modelo de tráfico, haciendo una estimación del consumo de combustible de cada desplazamiento.



- **Metodología**: Se usará la Herramienta de cálculo de emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE)[28], publicada por la Red Española de Ciudades por el Clima, la cual permite calcular las emisiones de GEI derivadas de la movilidad y el parque residencial de las ZBE delimitadas.
- **Cálculos**: Para el cálculo de este indicador a través de la herramienta de calculo de emisiones de CO2 en una ZBE se deberá suministrar información del consumo energético de gas natural o combustibles fósiles de los equipamientos municipales y los edificios residenciales, comerciales o industriales dentro de la ZBE, además de la información del consumo de los vehículos para transporte privado y público.

RUIDO
21) LAeq,T: niveles sonoros en un intervalo temporal T y específicamente para día, tarde y noche (Ld, Le y Ln)
22) LAmax: índice de ruido máximo
23) Lden: índice de ruido día-tarde-noche

- **Origen de datos**: datos provenientes de sensores de ruido previstos a implantar.
- **Metodología**: medición de los niveles de presión sonora y cálculo a través de modelos acústicos, modelos de tráfico.
- **Fórmula y método de cálculo**

LAmax: es el más alto nivel de presión sonora ponderado, en decibelios, registrado en el periodo temporal de evaluación.

[28]Guía de uso y Herramienta de cálculo de emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE): https://redciudadesclima.es/proyectos

LAeq,T: se calcula mediante la siguiente expresión

$$L_{Aeq,T} = 10 \lg\left(\frac{1}{Ti}\sum_{i=1}^{n} 10^{0,1 L_{Aei,n}}\right)$$

Donde:

T, es el tiempo en segundos correspondiente al periodo temporal de evaluación considerado.

Ti, intervalo de tiempo de la medida i.

n, es el número de mediciones del conjunto de las series de mediciones realizadas en el periodo de tiempo de referencia T.

El valor del nivel sonoro resultante se redondeará incrementándolo en 0,5 dB(A), tomando la parte entera como valor resultante.

Lden: se calcula mediante la siguiente expresión

$$L_{den} = 10\lg\frac{1}{24}\left(12*10^{\frac{L_d}{10}} + 4*10^{\frac{L_e+5}{10}} + 8*10^{\frac{L_n+10}{10}}\right)$$

Donde:

Ld es el nivel sonoro medio a largo plazo ponderado A definido en la norma ISO 1996-2: 1987, determinado a lo largo de todos los períodos día de un año.

Le es el nivel sonoro medio a largo plazo ponderado A definido en la norma ISO 1996-2: 1987, determinado a lo largo de todos los períodos tarde de un año.

Ln es el nivel sonoro medio a largo plazo ponderado A definido en la norma ISO 1996-2: 1987, determinado a lo largo de todos los períodos noche de un año.

- **Cálculos**: Para el calculo de estos indicadores será necesario el suministro de información de ruido y de los sonómetros de la ciudad por parte del ayuntamiento.

EFICIENCIA ENERGÉTICA
24) Energía primaria desagregada entre renovable y no renovable
25) Energía final desagregada entre renovable y no renovable
26) Emisiones evitadas de CO_2-eq, locales y totales

24) Energía primaria desagregada entre renovable y no renovable

- **Origen de datos**: datos de entrada (tráfico, desplazamientos, reparto modal) necesarios para generar el modelo de tráfico y emisiones para estimar el número total de vehículos-km.
- **Metodología**: La energía primaria se refiere a la fuente de energía original que se utiliza para propulsar los vehículos y sistemas de transportes, se calculará el consumo antes después de implantar las medidas propuestas, considerándose en periodos anuales. Además, se utilizarán los métodos dispuestos en el anexo V de la directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo, y den Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativa a la eficiencia energética. El resultado el cálculo de las toneladas equivalentes de petróleo (tep) anual consumida por modo de transporte.
- **Calculo**: Para el cálculo de este indicador es necesario el cálculo del indicador **21 p) Huella de carbono**, para la determinación del ahorro energético que genera las medidas implantadas de la ZBE.

25) Energía final desagregada entre renovable y no renovable

- **Origen de datos**: datos de entrada (tráfico, desplazamientos, reparto modal) necesarios para generar el modelo de tráfico y emisiones para estimar el número total de vehículos-km.
- **Metodología**: La energía final se utiliza para operar los sistemas de transporte una vez que se ha tenido en cuenta cualquier pérdida ocasionada por las medidas de implantación de la ZBE. Se calculará como el consumo después de implantar las medidas, considerándose en periodos anuales y referenciado al año de ejecución de la medida. Además, se utilizarán los métodos dispuestos en el anexo V de la directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo, y den Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativa a la eficiencia energética. El resultado será el

cálculo de las toneladas equivalentes de petróleo (tep) anual consumida por modo de transporte.

- **Calculo**: Para el cálculo de este indicador es necesario el cálculo del indicador **21 p) Huella de carbono**, para la determinación del ahorro energético que genera las medidas implantadas de la ZBE.

26) Emisiones evitadas de CO_2-eq, locales y totales

- **Origen de datos**: datos de entrada (tráfico, desplazamientos, reparto modal) necesarios para generar el modelo de tráfico y emisiones para estimar el número total de vehículos-km.
- **Metodología**: se calculará como la diferencia de los consumos antes y después de implantar las medidas, considerándose en periodos anuales y referenciado al año de ejecución de la medida. Además, se utilizarán los métodos dispuestos en el anexo V de la directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo, y den Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativa a la eficiencia energética. El resultado será las emisiones de CO_2-eq locales por viario y totales de toda la ciudad anual reducidas por modo de transporte.
- **Calculo**: Para el cálculo de este indicador es necesario el cálculo del indicador **21 p) Huella de carbono**, para la determinación del ahorro energético que genera las medidas implantadas de la ZBE.

Estos 27 indicadores tienen como objeto un correcto seguimiento de la implantación de la Zona de Bajas Emisiones de Benidorm, siendo una herramienta que nos permita cuantificar la mejora que se produce en el municipio desde el punto de vista de la sostenibilidad (económica, social y ambiental). Esto supone tener la posibilidad de medir y cuantificar la movilidad de un municipio, facilitando la comprensión de esta compleja estructura, permitiendo analizar el impacto de las medidas, la evolución de la movilidad y ayudando en la toma de decisiones, como puede ser la priorización de medidas o la planificación de nuevas actuaciones. A continuación, se muestra una tabla resumen de todos los indicadores.

MATRIZ DE SEGUIMIENTO		INDICADORES	CATEGORÍA 1: Q. AIRE				CATEGORÍA 2: INDICADORES DE CAMBIO CLIMÁTICO Y MOVILIDAD SOSTENIBLE																	CATEGORÍA 3: RUIDO			CATEGORÍA 4: EF. ENERGÉTICA		
			NO_2	PM10	PM2.5	Otros	Reparto Modal Coche	Porcentaje de vehículos cero emisiones	Variación Reparto Modal Coche (%)	Reparto modal en modos activos	Variación del reparto modal en modos activos (%)	Reparto Modal	Variación del reparto modal del transporte público (%)	Red de trasnporte público urbano e interurbano	Sostenibilida de la dsitribución urbana de mercancías	Dotación de la infraestructura de recarga de la ZBE	Estacionamiento para vehículo privado motorizado	Dotación de estacionamientos para bicicleta	Reparto y dotación del viario	Porcentaje de población próxima a zonas verdes	Contribución a la mejora adaptativa y de la biodeversidad	Contribución de los edificios a las ZBE	Huella de carbono de la ZBE	LA_{eq}	LA_{max}	L_{den}	Energía Primaria	Energía final	Emisiones Evitadas
			a)	b)	c)	d)	e)	f)	g)	h)	i)	j)	k)	l)	m)	n)	ñ)	o)	p)											
ORIGEN DATOS			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
Sensores	Gases		X	X	X																								
	Ruido					X																		X	X	X			
	Accesos					X						X			X								X						
Aforo	Coches						X		X			X			X									X	X	X			
	Peatones									X	X	X			X														
	Bicis									X	X	X			X														
	VMP											X																	
	Buses											X	X																
Consultas	DGT							X							X														
	IVTM							X							X	X	X												
	INE															X				X	X	X	X						
	Catastro																			X	X	X	X						
	IIMI													X		X	X	X	X		X		X						
	MITMA																				X		X						
	Ayto		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Inventario GIS	Infraestructuras		X			X								X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			
	Aparcamientos																X												
	Cargadores															X													
Encuestas	Domiciliaria						X			X	X	X	X																
	Pantalla						X					X			X														
	Preferencia												X																
Modelo	Tráfico		X			X	X		X	X	X	X	X	X	X									X	X	X	X	X	X
	Emisiones		X	X	X	X									X												X	X	X
	Acústico																							X	X	X			
Cálculo	Absoluto		X	X	X	X	X	X						X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	Comparativo		X	X	X	X			X	X	X	X	X											X	X	X	X	X	X

Imagen 52: Tabla resumen indicadores de seguimiento

13. PLAN DE COMUNICACIÓN, PARTICIPACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN

La implementación de la ZBE de Benidorm es una medida alineada con el modelo de bajas emisiones que se viene implantando en la ciudad desde años atrás, mediante las actuaciones de reducción de la circulación en el centro y mejoras en la movilidad como la peatonal o ciclista. La restricción a un siguiente nivel tiene como objetivo lograr mantener los niveles de contaminación por debajo de los umbrales establecidos en la normativa de calidad del aire y fortalecer el modelo de ciudad limpia y sostenible que se viene trabajando desde la administración. Es por ello por lo que un plan de comunicación es fundamental, para mantener a la ciudadanía al tanto de las próximas medidas para garantizar la calidad del aire en la ciudad, además de concienciar y recoger las diferentes opiniones y dudas de la ciudadanía sobre la Zona de Bajas Emisiones. Dicho plan contendrá las siguientes acciones:

COMUNICACIÓN Y PARTICIPACIÓN

Se plantea realizar una campaña de comunicación para impulsar el conocimiento de la Zona de Bajas Emisiones de Benidorm, donde se especifique el funcionamiento de la misma, con la finalidad de que todo el público pueda recibir la información necesaria sobre su puesta marcha.

Este plan de comunicación contemplará una presentación de la ZBE en el concejo de movilidad, estrategias creativas, a través de publicidad que permita no solo informar, sino también involucrar a la comunidad de Benidorm, y crear conciencia sobre los beneficios que podrá traer este nuevo nivel de reducción de la circulación. Cada una de las fases, acciones e iniciativas de este plan vendrán determinadas por la ejecución de la puesta en marcha de la ZBE.



Imagen 54: Reunión del consejo de movilidad de Benidorm

El diseño de la estrategia de comunicación tiene como objetivo de informar a todo el público de Benidorm sobre el funcionamiento de la misma y sobre el procedimiento para solicitar las autorizaciones en caso de encontrarse entre alguno de los casos que contemplan la futura ordenanza.



Imagen 53: Ejemplo de publicidad de la ZBE de Londres

Las campañas informativas servirán para fomentar la implementación, concienciación y seguimiento de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) por toda la ciudad. Se propone insertar estas campañas en los autobuses urbanos de la ciudad y marquesinas. El ciudadano una vez que comience a ver información por la ciudad sobre las Zona de Bajas Emisiones (ZBE) comenzará a hacerse preguntas sobre la misma y a buscar información.

Para adelantarnos a este escenario, se proponen además canales de comunicación que se detallan a continuación:

- Espacio habilitado para la **información y gestión digital de la ZBE en la web municipal**, es interesante crear una web desde el inicio del proyecto, donde poco a poco se vaya subiendo todo el contenido de la Zona de Bajas Emisiones, que incluya desde el

procedimiento para la solicitud de permisos, como las respuestas a las dudas más frecuentes que le puedan surgir a los ciudadanos de diferentes grupos, como: el tipo de etiquetas admitidas para el acceso, si existe alguna diferencia para el acceso para los coches extranjeros, que vehículos podrán tener autorización temporal, situación de los residentes dentro de la ZBE, etc.

- Contacto a través de **correo electrónico específico para la ZBE**.
- Creación de **contenido de la ZBE en las redes sociales** municipales.
- Canales de información offline (**Folletos, dossier informativo**, etc).

Sumado a esto, la implantación de una Zona de Bajas Emisiones (ZBE) es una medida de gran relevancia para la ciudadanía ya que, si bien las restricciones no son nuevas para los ciudadanos de Benidorm, la novedad sobre este nuevo modelo de control es cómo afectarán las restricciones a los vehículos dependiendo de la etiqueta ambiental que tenga cada cual, así como las actuaciones vinculadas a la ZBE que ayuden a fomentar otros modos de transporte. Es por ello por lo que se plantea el establecimiento de mecanismos de consenso, tales como la **participación ciudadana** en mesas de movilidad en las que puedan tener voz todos los agentes afectados por las actuaciones previstas.

Los objetivos principales del proceso de participación son:

- Informar sobre la nueva Zona de Bajas Emisiones (ZBE) con sus características, ámbito de actuación y su ordenanza.
- Difundir y concientizar sobre las políticas de movilidad sostenible, así como recoger propuestas de agentes implicados sobre la propuesta de ordenanza para concretar los detalles de la aplicación de esta normativa.

Para cumplir con los objetivos de proceso participativo, es recomendable la creación de una comisión de seguimiento y debate, formada por representantes de todos los agentes implicados (representantes vecinales, comerciantes, organizaciones afectadas, etc). Por otro lado, Al margen de la campaña publicitaria, se recomienda hacer una campaña de encuestas para conocer la opinión de los ciudadanos, su nivel de implicación y su capacidad para adaptarse de manera voluntaria al cambio.



Imagen 55: Propuesta de reunión con la comisión de seguimiento

El proceso de participación y comunicación se propone mediante sesiones en el tiempo que incluirán los aspectos considerados anteriormente para poder implantar adecuadamente y con un nivel de éxito aceptable la nueva concepción de movilidad.

ZBEnidorm PLAN DE COMUNICACIÓN Y PARTICIPACIÓN

Sesión	Objetivos	Dinámicas	Herramientas
Comunicación	✔ Difundir a todos los públicos de Benidorm las políticas de movilidad sostenible además del concepto y funcionamiento de la ZBE. ✔ Informar de los trámites a seguir para la solicitud de las autorizaciones en caso de encontrarse entre alguno de los casos que contemple la futura ordenanza. ✔ Establecer los canales oficiales para la participación de los implicados.	Presentación ante el consejo de movilidad. Difusión en los diferentes medios digitales. Campañas publicitarias en el núcleo urbano	Dossier informativo Publicidad en marquesinas y vallas Redes Sociales y web del ayuntamiento
Participación ciudadana	✔ Resolver las cuestiones planteadas por la ciudadanía respecto a la implantación de la ZBE. ✔ Recoger propuestas de agentes implicados. Ej. Propuestas sobre la ordenanza para concretar los detalles de la aplicación de esta normativa.	Puesta en común con los representantes implicados en las ZBEs, coordinado por el ayuntamiento. Foro de debate.	• Mesas de movilidad • Encuestas

Imagen 56:Propuesta de plan de comunicación y participación

SENSIBILIZACIÓN

Alcanzar el cumplimiento de una medida o plan debe sustentarse en una compresión total del tema. Según el grado de actuación de cada individuo en dicha estrategia el conocimiento deberá ser mayor o menor. En el caso particular de una Zona de Bajas Emisiones donde los actores que interactúen con la zona son de diversos niveles culturales, se debe asegurar que al menos existe un conocimiento básico del funcionamiento de la Zona de Bajas Emisiones y del incumplimiento de las normas.

Para sensibilizar a la población nos basamos fundamentalmente en publicidad y en hacer entender a la población los beneficios de la Zona de Bajas Emisiones. Adicionalmente, para una mayor implicación y sensibilización interna se recomienda, establecer sesiones informativas para los trabajadores de la administración pública sobre el impacto de la contaminación sobre la salud de las personas.

EVENTOS INFORMATIVOS → Despertar un interés en la materia

PUBLICIDAD → Persuadir

Si bien Benidorm es sinónimo de bienestar y eficiencia energética, debe dejarse claro el riesgo que supondría en un hipotético caso que se superaran los niveles mínimos de contaminación. Es por ello por lo que se prevé realizar campañas de publicidad con herramientas como imágenes impactantes que, en pocos segundos la persona experimenta un sentimiento y obtiene una idea que le predispone a participar activamente en cambiar una situación.

Esta campaña tiene el objetivo de informar y sensibilizar el ciudadano del beneficio colectivo que implica realizar una ZBE en la ciudad y participar activamente en cambiar una situación. Bajo esta argumentación de imágenes y eslóganes impactantes se propone una campaña creativa de mensajes específicos para cada uno de los públicos y con diferentes canales de comunicación (redes sociales, medios propios, consumo interno, etcétera), que permita concienciar a la ciudadanía a un nivel mayor.



Imagen 57: Ejemplos de sensibilización sobre la contaminación atmosférica y la ZBE.

14. ANEXOS

Los anexos están compuestos por:

ANEXO I: GLOSARIO
ANEXO II: PLANOS

ANEXO I :
GLOSARIO

ANEXO I: GLOSARIO

- **A2030**: Agenda 2030.
- **ANPR**: Automatic Number Plate Recognition (Reconocimiento Automático del Número de Matricula).
- **AV**: Alta Velocidad.
- **BOP**: Boletín Oficial de la Provincia.
- **C.F.P**: Centro de Formación Profesional.
- **CEIP**: Colegio de Educación Infantil y Primaria.
- **CO**: Monóxido de Carbono.
- **CO_2**: Dióxido de Carbono.
- **COVs**: Compuestos Orgánicos Volátiles.
- **DGT**: Dirección General de Tráfico.
- **DUM**: Distribución Urbana de Mercancías.
- **EDUSI**: Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado.
- **F.P.A.**: Formación Profesional de Adultos.
- **FEMECEV**: Federació d'Esports de Muntanya i Escalada de la Comunitat Valenciana
- **GEI**: Gases de Efectos Invernadero.
- **GIS**: Geographical Information System (Sistema de Información Georreferenciado)
- **HBEFA**: Handbook Emission Factors for Road Transport
- **I.E.S.**: Instituto Enseñanza Secundaria
- **IMD**: Intensidad Media Diaria (veh/día)
- **INE**: Instituto Nacional de Estadística.
- **LAeq,T**: niveles sonoros en un intervalo temporal T, específicamente para los periodos horarios día tarde y noche, Ld, Le y Ln respectivamente.
- **LAmax**: para evaluar niveles sonoros máximos durante el periodo temporal de evaluación
- **Ld**: Índice de inmisión durante el período día.
- **Le**: Índice de inmisión durante el período tarde.
- **Ln**: Índice de inmisión durante el período noche.
- **Lden**: Índice de ruido asociado a la molestia global de día, tarde y noche.
- **LED**: Light Emitting Diode.
- **LOPD**: Ley Orgánica de Protección de Datos.
- **LPR**: License Plate Recognation (Reconocimiento de Matrícula).
- **MaaS**: Mobility as a Service (Movilidad como servicio).
- **MER**: Mapa Estratégico de Ruido.
- **MITECO**: Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.
- **NO**: Óxido de Nitrógeno.
- **NO_2**: Dióxido de Nitrógeno.
- **NOx**: Óxidos de Nitrógeno.
- **O_2**: Molécula formada por dos átomos de oxígeno.
- **O_3**: Ozono.
- **OCR**: Optical Character Recognition (Reconocimiento Óptico de Caracteres).
- **OMS**: Organización Mundial de la Salud.
- **ONVIF**: Open Network Video Interface Forum.
- **PACES**: Plan Nacional Integrado de Energía y Clima.
- **PAM**: Plan Acústico Municipal.
- **PMUS**: Plan de Movilidad Urbana Sostenible.
- **PNACC**: Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático.
- **PNIEC**: Plan Nacional Integrado de Energía y Clima
- **SAI**: Sistema de Alimentación Ininterrumpida.
- **SMART**: Specific Measurable Attainable Realistic Time
- **SO_2**: Dióxido de Azufre.
- **SUMA**: Suma Gestión Tributaria (Diputación de Alicante)
- **TVOC**: Totalidad de Compuestos Orgánicos Volátiles.
- **UME**: Unidad de Mapa Estratégico.
- **UNED**: Universidad Nacional de Educación a Distancia.
- **VLA**: Valores Límites Admisibles.
- **VLD**: Valor Límite Diario.
- **VLH**: Valor Límite Horario.
- **VOC**: Volátil Organic Compounds (Compuestos Orgánicos Volátiles).
- **ZBE**: Zona de Bajas Emisiones.

ANEXO II: PLANOS

1. Delimitación de ZBE de Benidorm (2 Hojas)
2. Población
3. Actuaciones
4. Ubicación de los aparcabicis seguros (10 hojas)
5. Fibra Óptica (11 hojas)

ajuntament benidorm



EQUIPO PROMOTOR:	EQUIPO REDACTOR:	ESCALA:	FECHA:	TÍTULO DEL PROYECTO:	DESIGNACIÓN DEL PLANO:	Nº PLANO: 1
	pmus & CIVIL	1:7.500	OCTUBRE 2023	ZONA DE BAJAS EMISIONES DE BENIDORM	DELIMITACIÓN DE ZBE DE BENIDORM	HOJA Nº 1 de 2

ajuntament benidorm



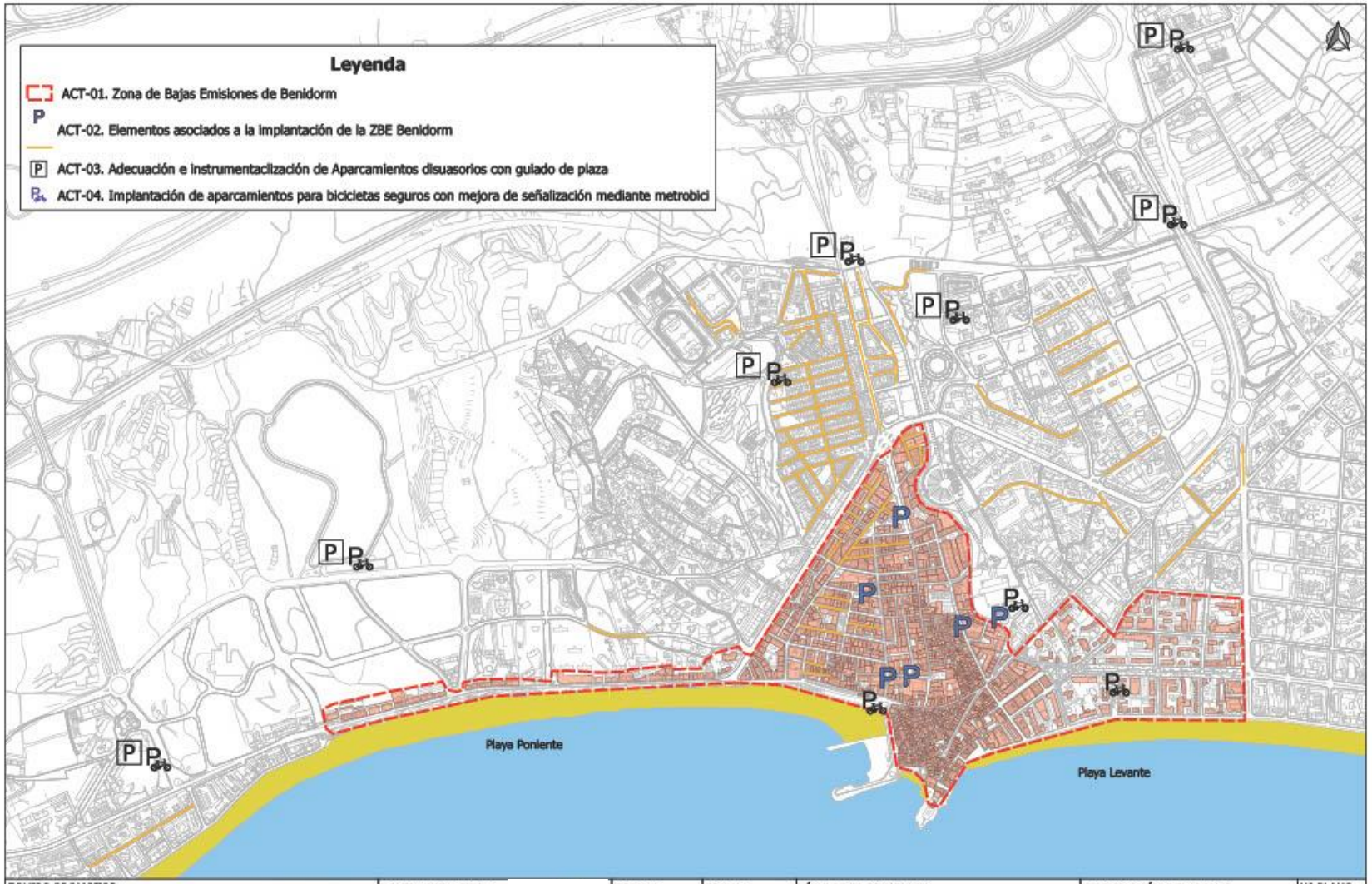
EQUIPO PROMOTOR:	EQUIPO REDACTOR:	ESCALA:	FECHA:	TÍTULO DEL PROYECTO:	DESIGNACIÓN DEL PLANO:	Nº PLANO: 1
	pmus & CIVIL	1:7.500	NOVIEMBRE 2023	ZONA DE BAJAS EMISIONES DE BENIDORM	DELIMITACIÓN DE ZBE DE BENIDORM	HOJA Nº 2 de 2

ajuntament benidorm



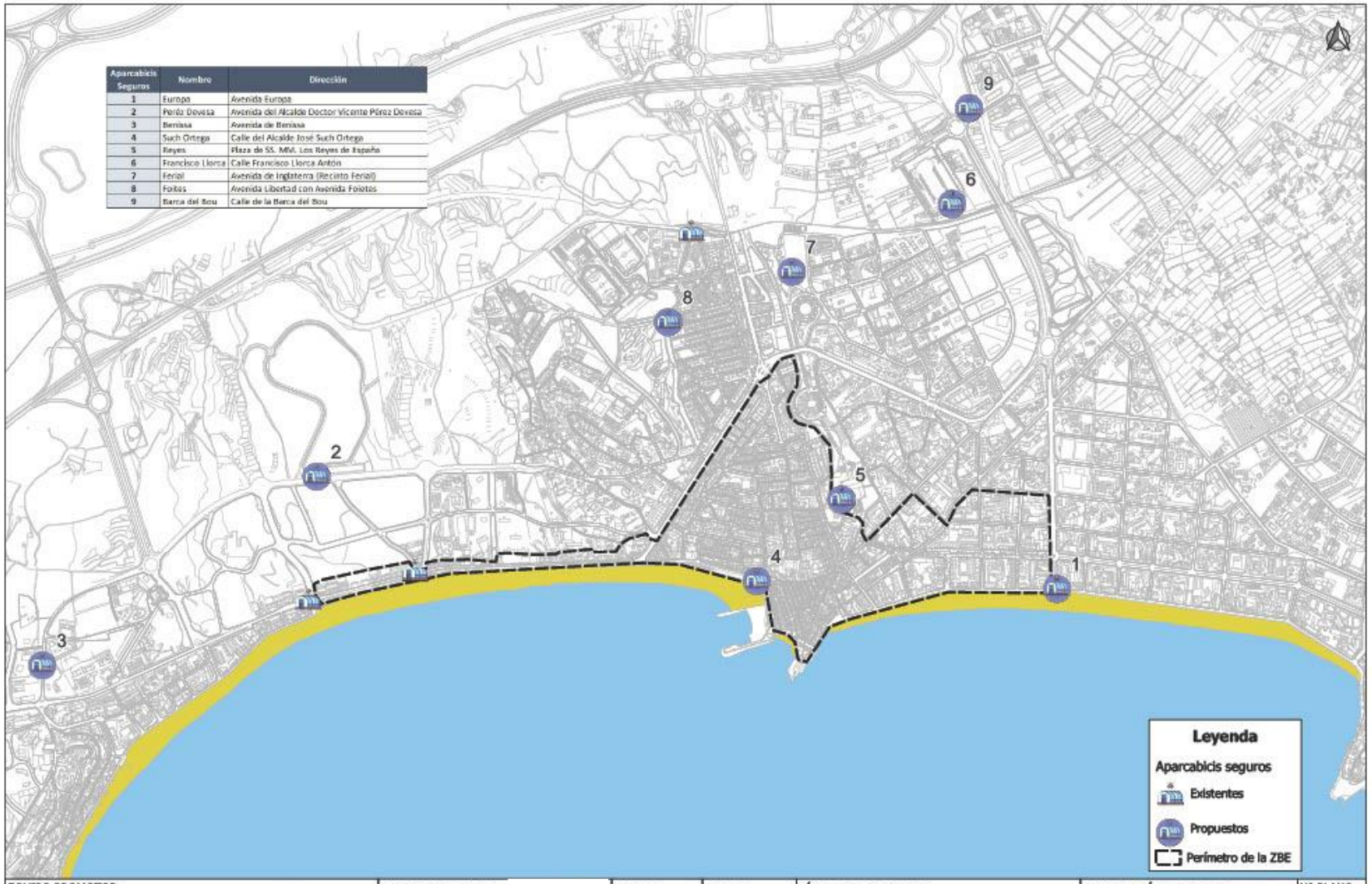
EQUIPO PROMOTOR:	EQUIPO REDACTOR:	ESCALA:	FECHA:	TÍTULO DEL PROYECTO:	DESIGNACIÓN DEL PLANO:	Nº PLANO: 2
	pmus & DML	1:7.500	OCTUBRE 2023	ZONA DE BAJAS EMISIONES DE BENIDORM	DISTRIBUCIÓN POBLACIONAL	HOJA Nº 1 de 1

ajuntament benidorm



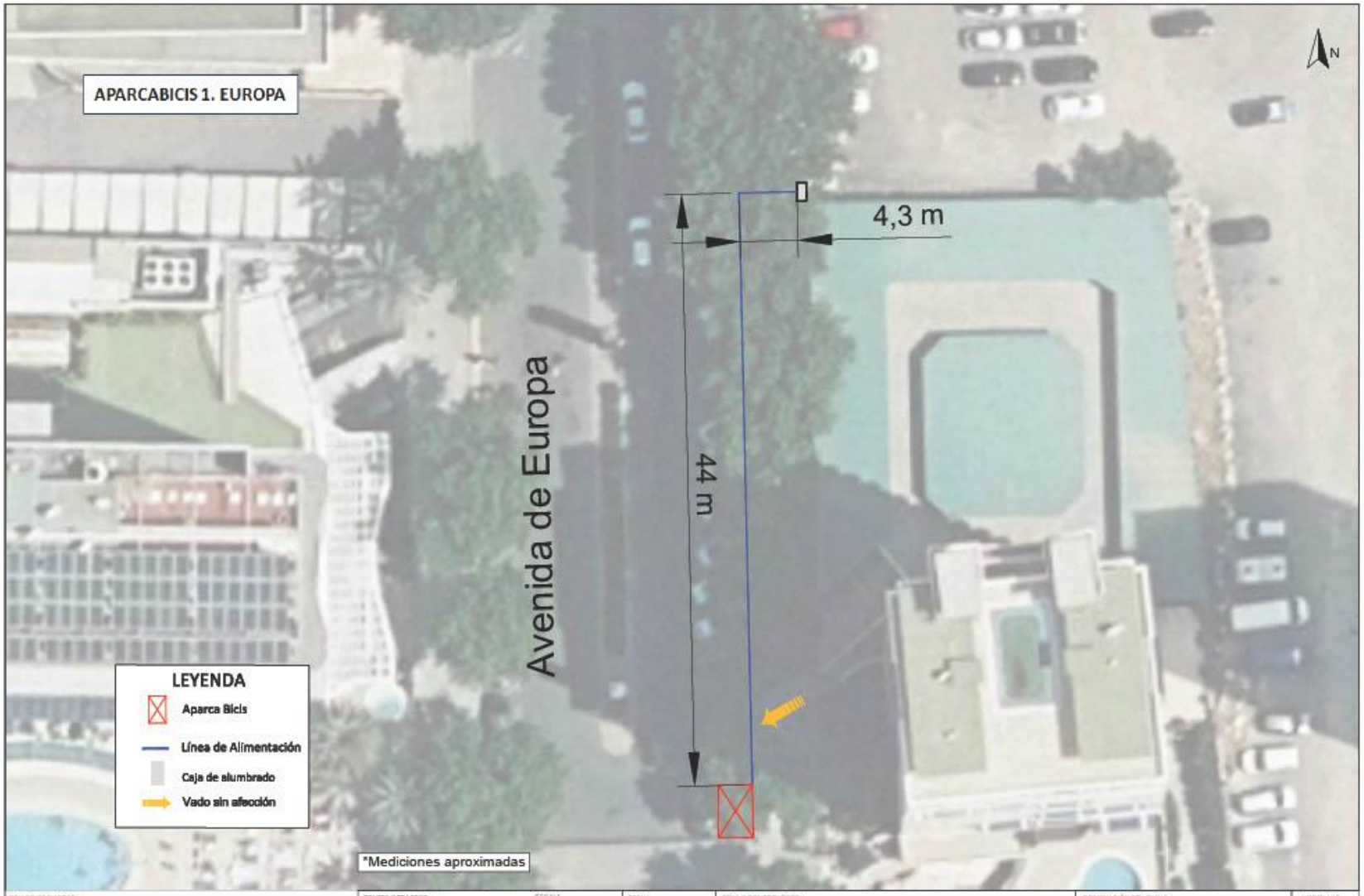
EQUIPO PROMOTOR:	EQUIPO REDACTOR:	ESCALA:	FECHA:	TÍTULO DEL PROYECTO:	DESIGNACIÓN DEL PLANO:	Nº PLANO: 3
	pmus & CIVIL	1:10.000	OCTUBRE 2023	ZONA DE BAJAS EMISIONES DE BENIDORM	ACTUACIONES	HOJA Nº 1 de 1

ajuntament benidorm



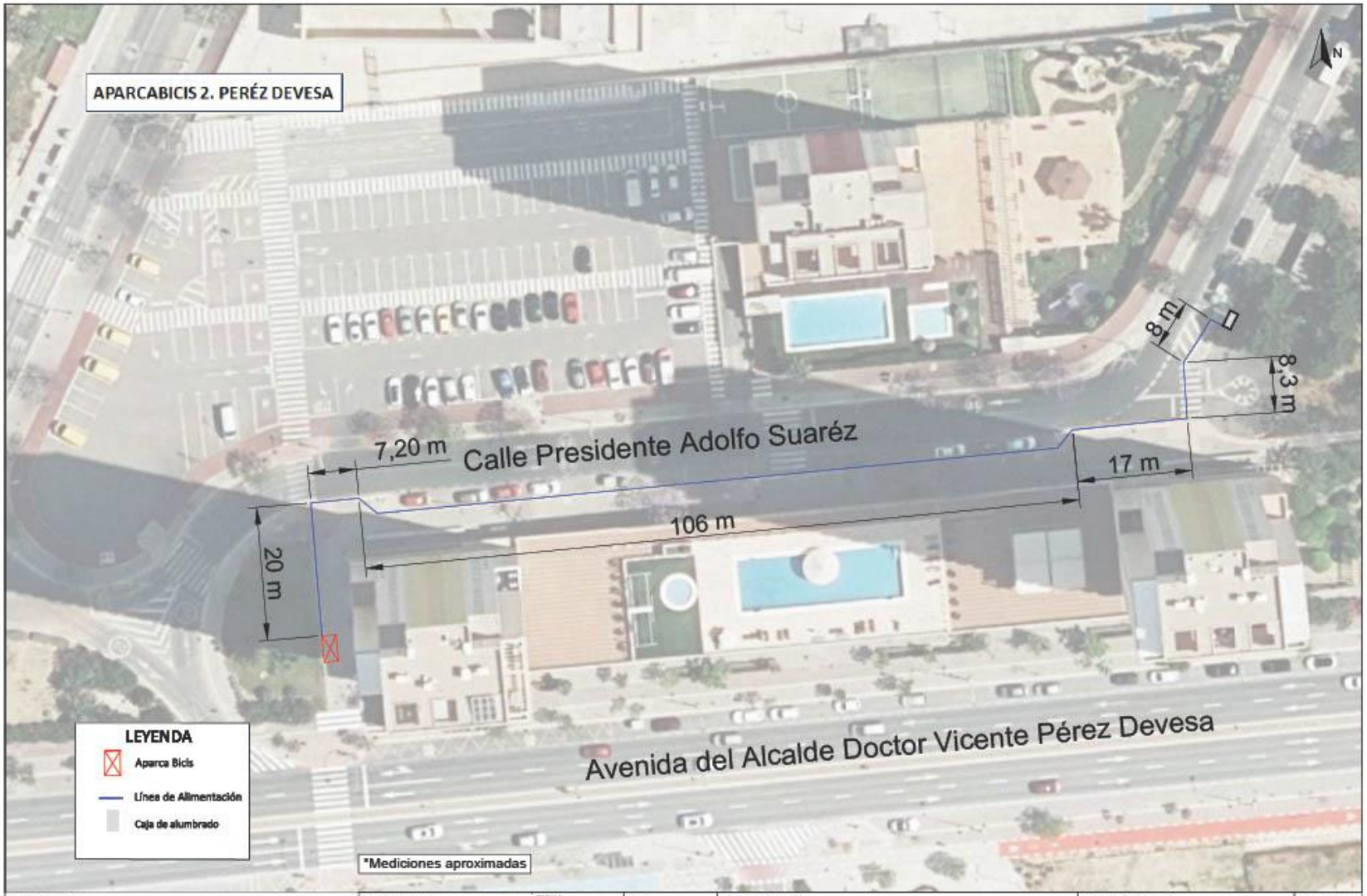
EQUIPO PROMOTOR:	EQUIPO REDACTOR:	ESCALA:	FECHA:	TÍTULO DEL PROYECTO:	DESIGNACIÓN DEL PLANO:	Nº PLANO: 4
	pmus & CIVIL	1:12.500	OCTUBRE 2023	ZONA DE BAJAS EMISIONES DE BENIDORM	UBICACIÓN DE LOS APARCABICIS SEGUROS	HOJA Nº 1 de 10

ajuntament benidorm



EQUIPO PROMOTOR:	EQUIPO REDACTOR:	ESCALA	FECHA	TÍTULO DEL PROYECTO	DESIGNACIÓN DEL PLANO	Nº DE PLANO
	pmus & CIVIL	1 : 250	OCTUBRE 2023	ZONA DE BAJAS EMISIONES DE BENIDORM	UBICACIÓN DE LOS APARCABICIS SEGUROS	4
						HOJA Nº 2 de 10

ajuntament benidorm



EQUIPO PROMOTOR:	EQUIPO REDACTOR:	ESCALA	FECHA	TÍTULO DEL PROYECTO	DESIGNACIÓN DEL PLANO:	Nº DE PLANO:
	pmus & CIVIL	1 : 500	OCTUBRE 2023	ZONA DE BAJAS EMISIONES DE BENIDORM	UBICACIÓN DE LOS APARCABICIS SEGUROS	4
						HOJA Nº 3 de 10

ajuntament benidorm



EQUIPO PROMOTOR:	EQUIPO REDACTOR:	ESCALA	FECHA	TÍTULO DEL PROYECTO	DESIGNACIÓN DEL PLANO	Nº DE PLANO
	pmus & CIVIL	1 : 750	OCTUBRE 2023	ZONA DE BAJAS EMISIONES DE BENIDORM	UBICACIÓN DE LOS APARCABICIS SEGUROS	4
						HOJA Nº 4 de 10

ajuntament benidorm



EQUIPO PROMOTOR:	EQUIPO REDACTOR:	ESCALA	FECHA	TÍTULO DEL PROYECTO	DESIGNACIÓN DEL PLANO:	Nº DE PLANO:
	pmus & CIVIL	1 : 750	OCTUBRE 2023	ZONA DE BAJAS EMISIONES DE BENIDORM	UBICACIÓN DE LOS APARCABICIS SEGUROS	4
						HOJA Nº 5 de 10

ajuntament benidorm



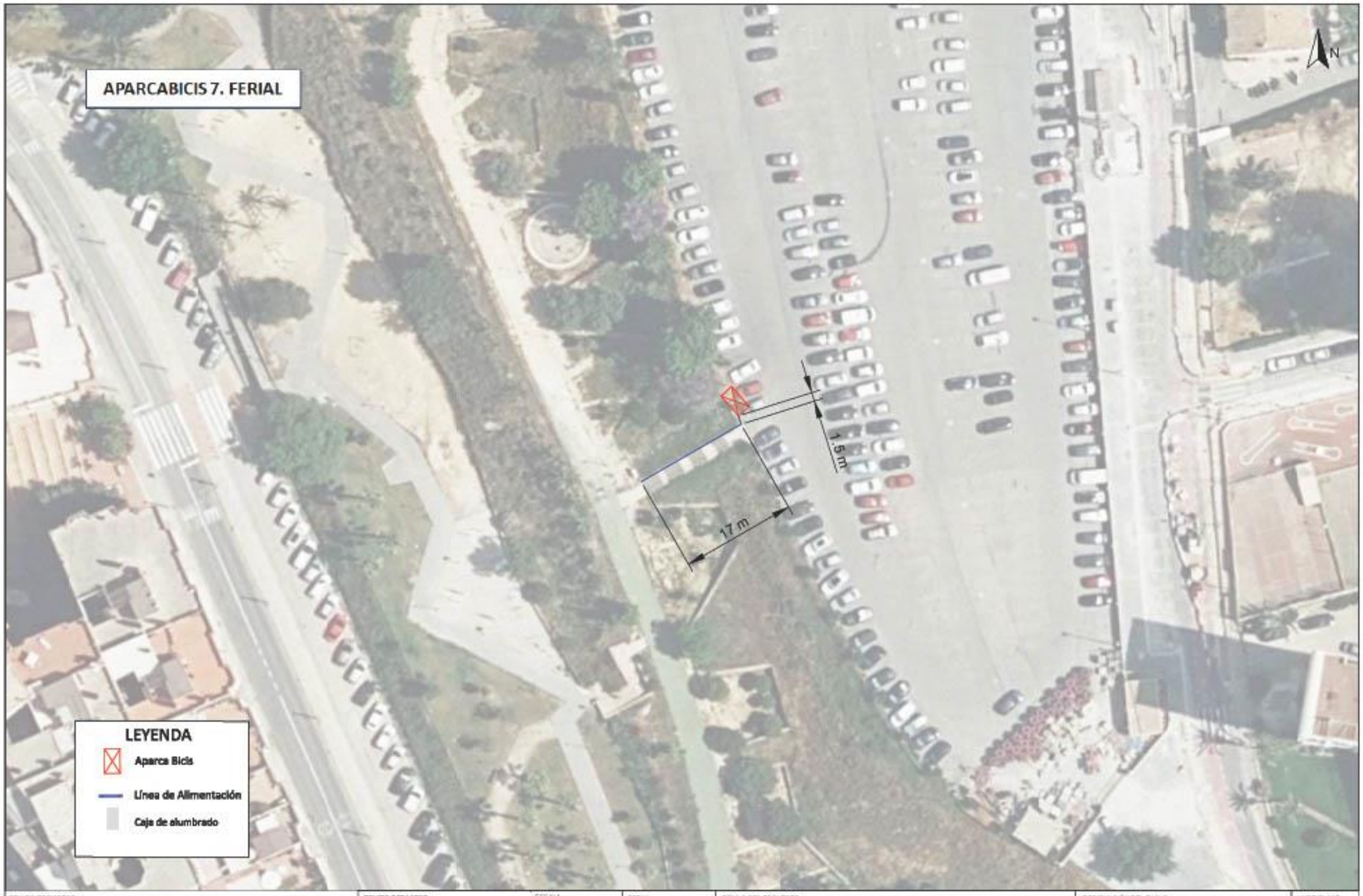
EQUIPO PROMOTOR:	EQUIPO REDACTOR:	ESCALA	FECHA	TÍTULO DEL PROYECTO	DESIGNACIÓN DEL PLANO:	Nº DE PLANO:
	pmus & CIVIL	1 : 250	OCTUBRE 2023	ZONA DE BAJAS EMISIONES DE BENIDORM	UBICACIÓN DE LOS APARCABICIS SEGUROS	4
						HOJA Nº 6 de 10

ajuntament benidorm



EQUIPO PROMOTOR:	EQUIPO REDACTOR:	ESCALA	FECHA	TÍTULO DEL PROYECTO	DESIGNACIÓN DEL PLANO:	Nº DE PLANO:
	pmus & CIVIL	1 : 750	OCTUBRE 2023	ZONA DE BAJAS EMISIONES DE BENIDORM	UBICACIÓN DE LOS APARCABICIS SEGUROS	4
						HOJA Nº 7 de 10

ajuntament benidorm



EQUIPO PROMOTOR:	EQUIPO REDACTOR:	ESCALA	FECHA	TÍTULO DEL PROYECTO	DESIGNACIÓN DEL PLANO	Nº DE PLANO
	pmus & CIVIL	1 : 250	OCTUBRE 2023	ZONA DE BAJAS EMISIONES DE BENIDORM	UBICACIÓN DE LOS APARCABICIS SEGUROS	4
						HOJA Nº 8 de 10

ajuntament benidorm



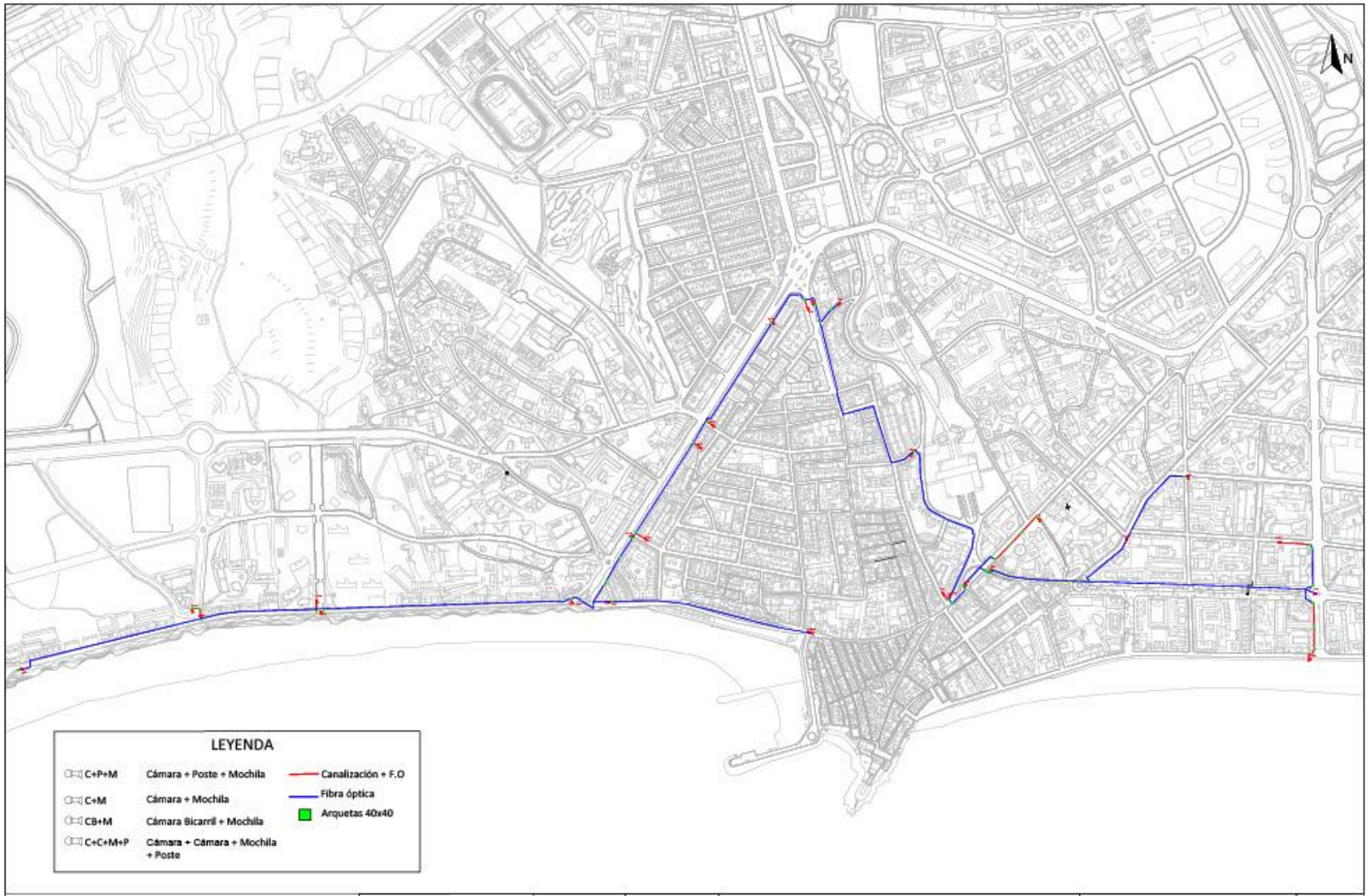
EQUIPO PROMOTOR:	EQUIPO REDACTOR:	ESCALA	FECHA	TÍTULO DEL PROYECTO	DESIGNACIÓN DEL PLANO:	Nº DE PLANO:
	pmus & CIVIL	1 : 500	OCTUBRE 2023	ZONA DE BAJAS EMISIONES DE BENIDORM	UBICACIÓN DE LOS APARCABICIS SEGUROS	4
						HOJA Nº 9 de 10

ajuntament benidorm



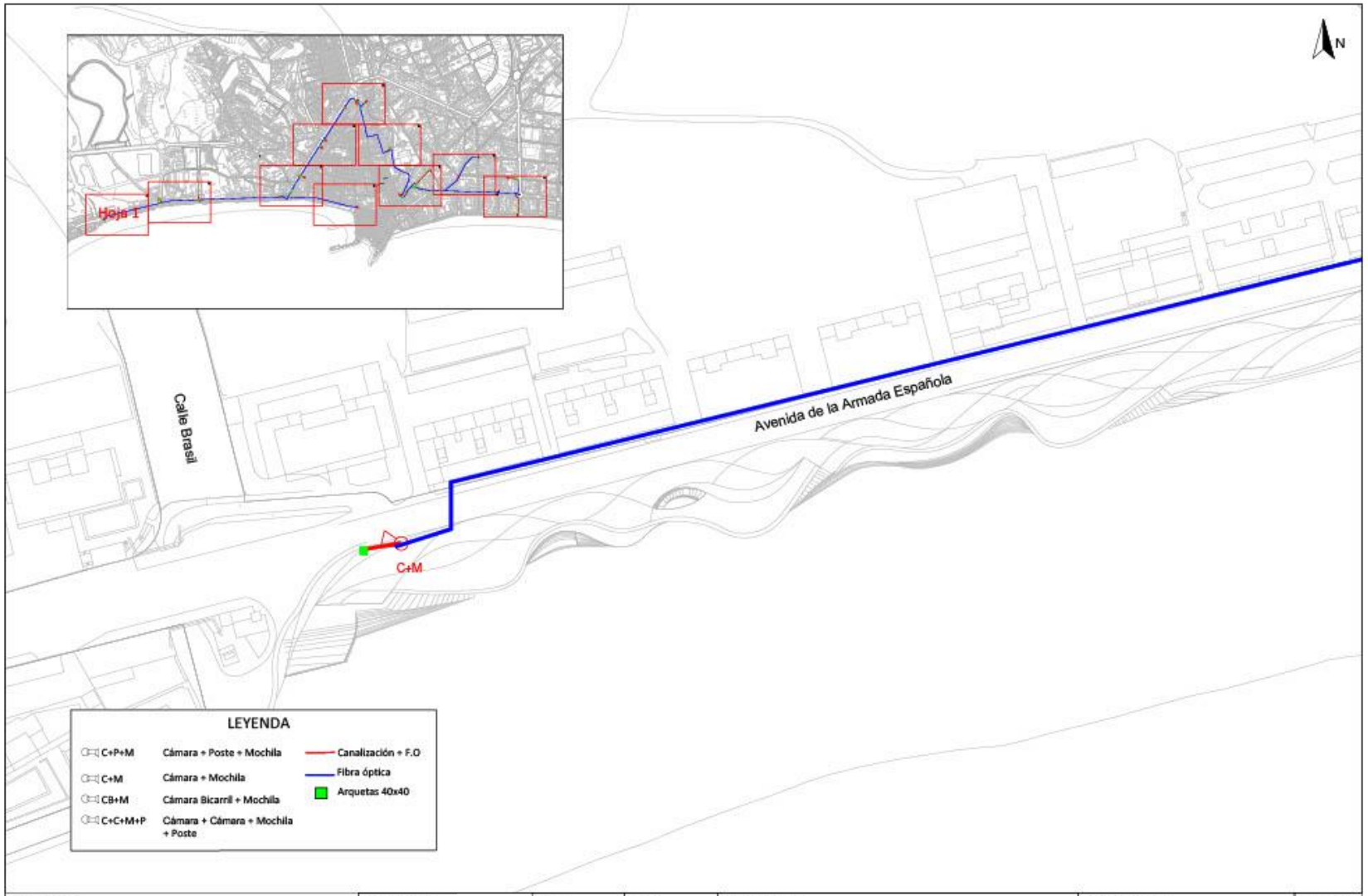
EQUIPO PROMOTOR:	EQUIPO REDACTOR:	ESCALA	FECHA	TÍTULO DEL PROYECTO	DESIGNACIÓN DEL PLANO:	Nº DE PLANO:
	pmus & CIVIL	1 : 250	OCTUBRE 2023	ZONA DE BAJAS EMISIONES DE BENIDORM	UBICACIÓN DE LOS APARCABICIS SEGUROS	4
						HOJA Nº 10 de 10

ajuntament benidorm



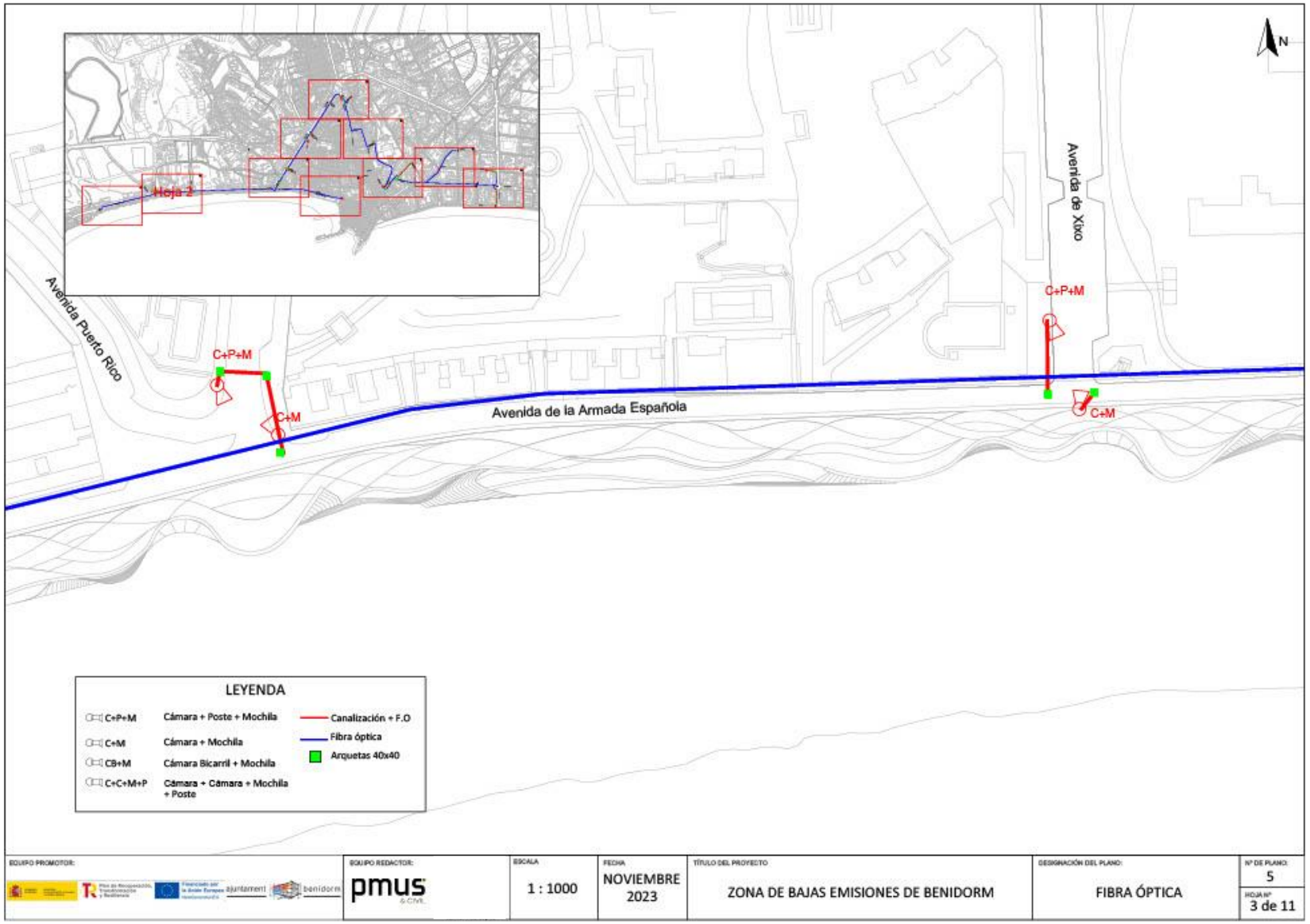
EQUIPO PROMOTOR:	EQUIPO REDACTOR:	ESCALA	FECHA	TÍTULO DEL PROYECTO	DESIGNACIÓN DEL PLANO:	Nº DE PLANO:
	pmus & CIVIL	1 : 7000	NOVIEMBRE 2023	ZONA DE BAJAS EMISIONES DE BENIDORM	FIBRA ÓPTICA	5
						HOJA Nº 1 de 11

ajuntament benidorm



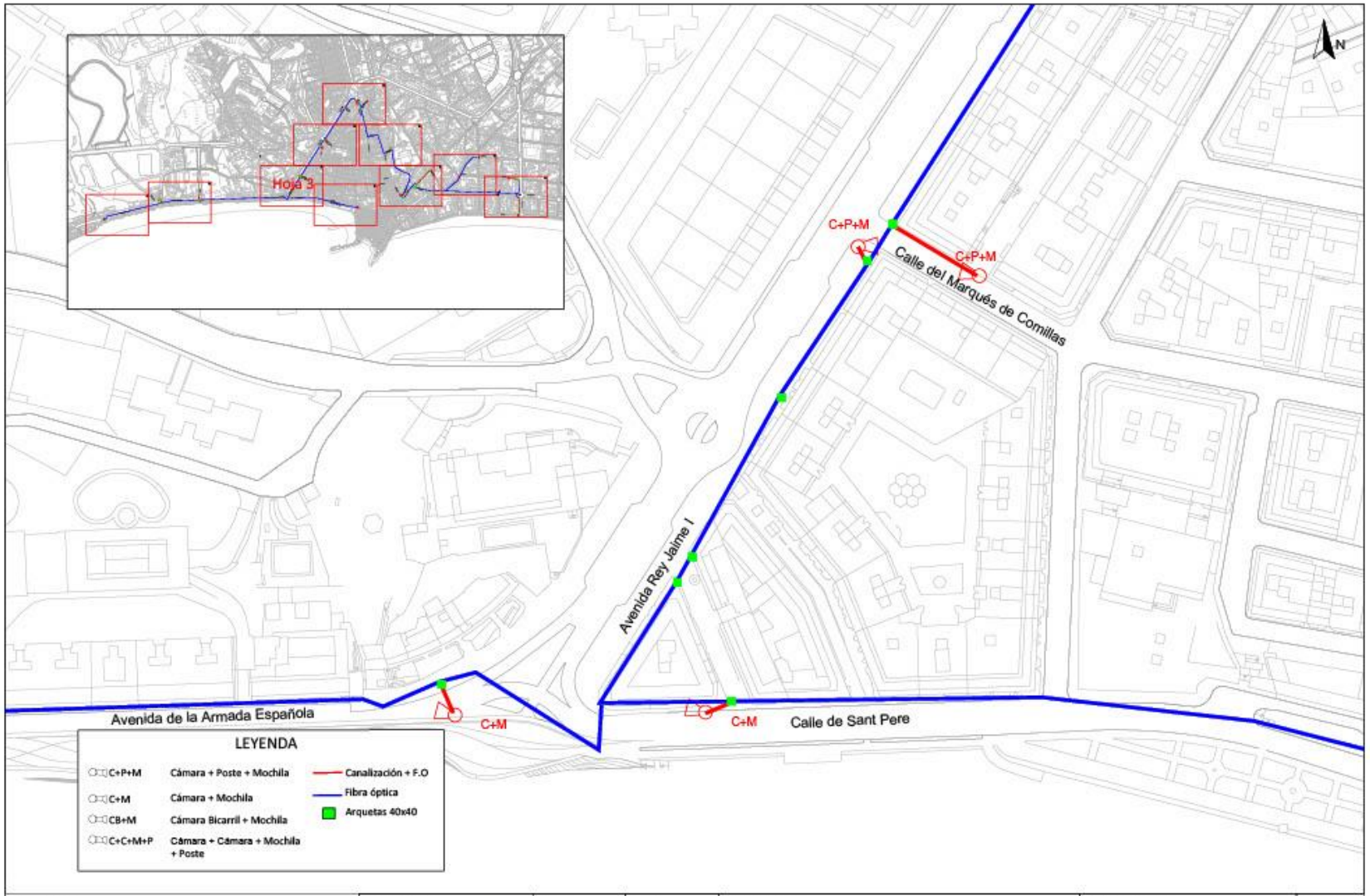
EQUIPO PROMOTOR:	EQUIPO REDACTOR:	ESCALA	FECHA	TÍTULO DEL PROYECTO	DESIGNACIÓN DEL PLANO:	Nº DE PLANO:
	pmus & civil	1 : 1000	NOVIEMBRE 2023	ZONA DE BAJAS EMISIONES DE BENIDORM	FIBRA ÓPTICA	5
						HOJA Nº 2 de 11

ajuntament benidorm



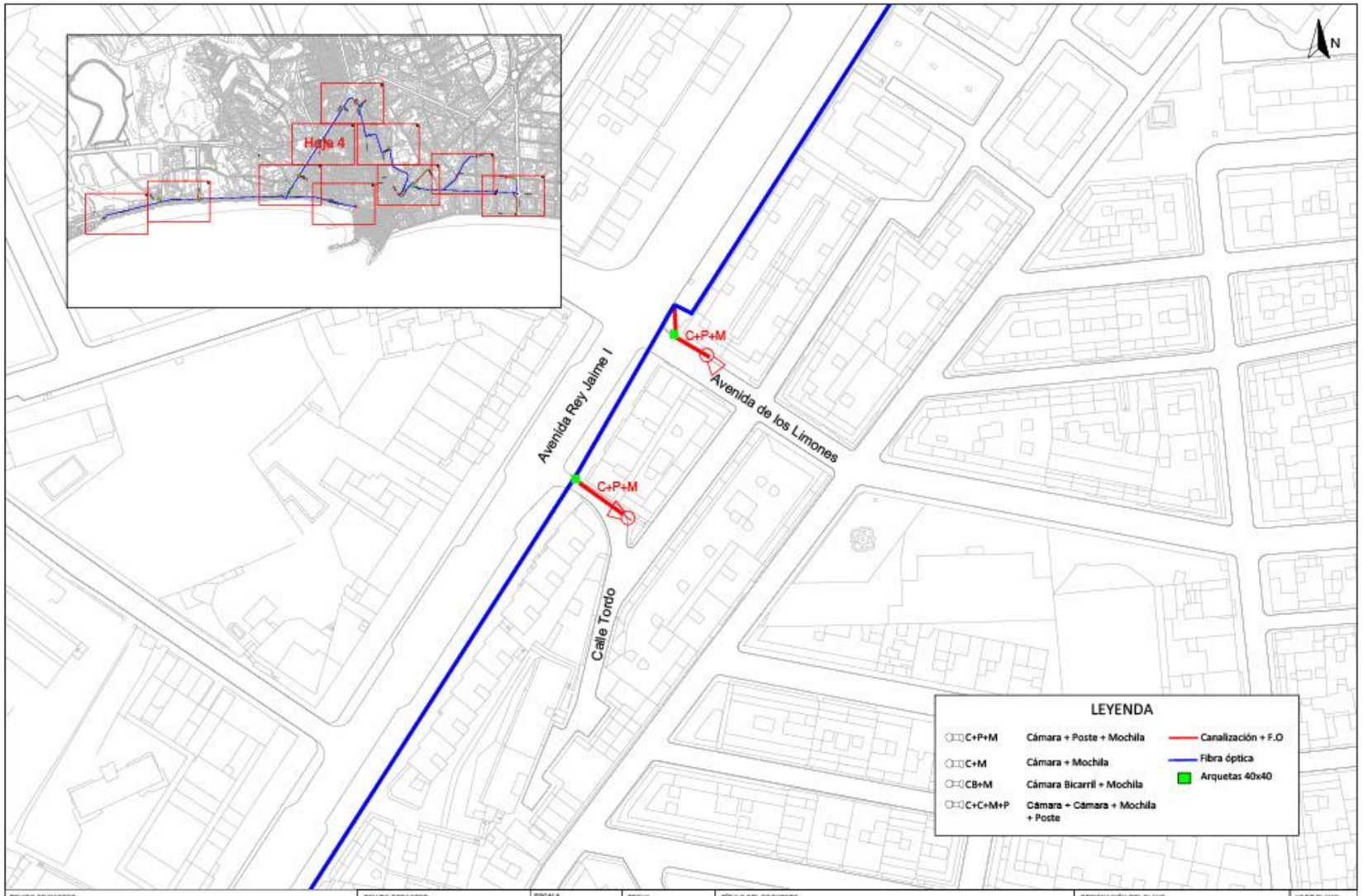
EQUIPO PROMOTOR:	EQUIPO REDACTOR:	ESCALA	FECHA	TÍTULO DEL PROYECTO	DESIGNACIÓN DEL PLANO:	Nº DE PLANO:
	pmus & C.M.E.	1 : 1000	NOVIEMBRE 2023	ZONA DE BAJAS EMISIONES DE BENIDORM	FIBRA ÓPTICA	5
						HOJA Nº 3 de 11

ajuntament benidorm



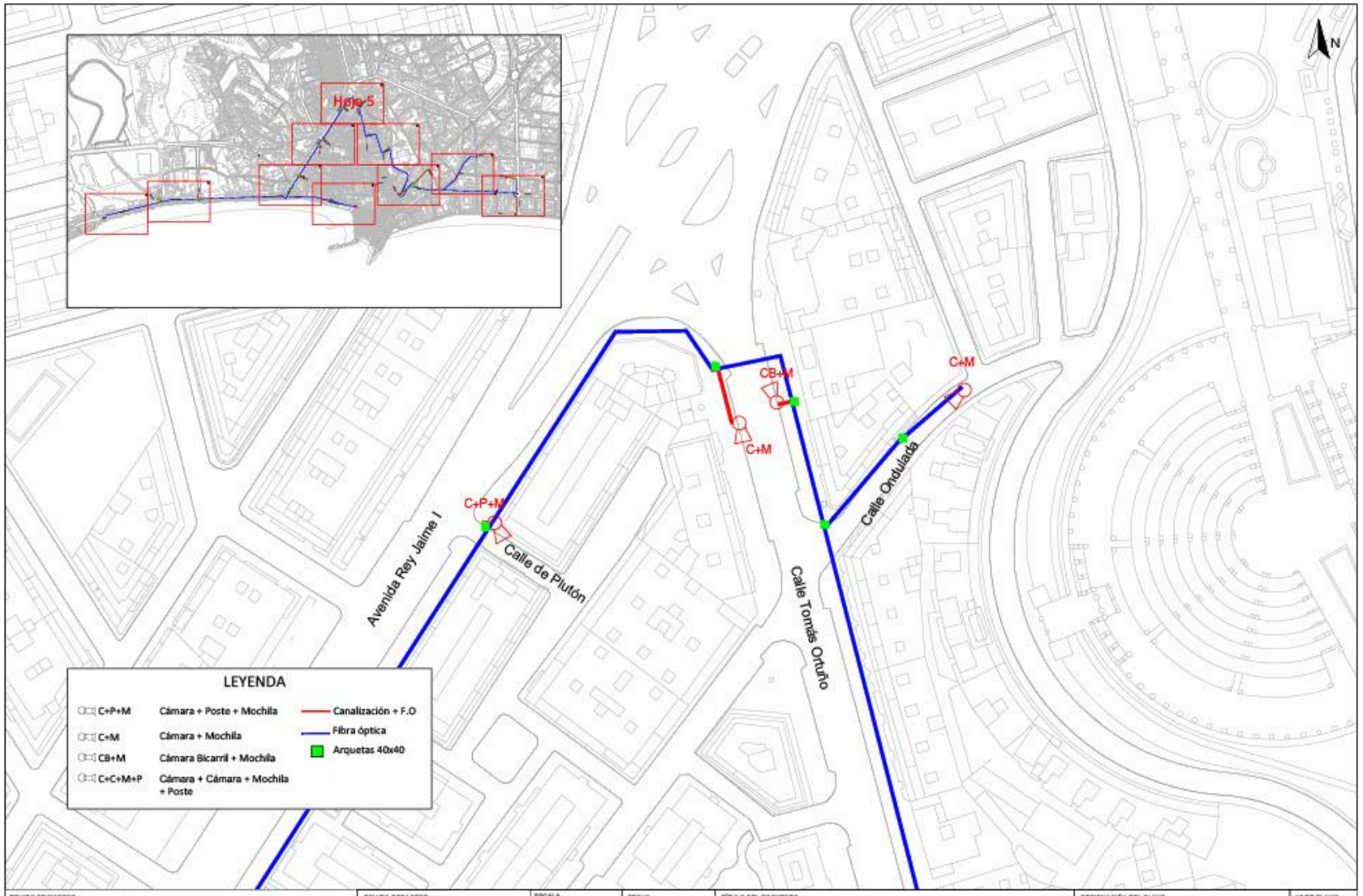
EQUIPO PROMOTOR:	EQUIPO REDACTOR:	ESCALA	FECHA	TÍTULO DEL PROYECTO	DESIGNACIÓN DEL PLANO:	Nº DE PLANO:
	pmus & civil	1 : 1000	NOVIEMBRE 2023	ZONA DE BAJAS EMISIONES DE BENIDORM	FIBRA ÓPTICA	5
						HOJA Nº 4 de 11

ajuntament benidorm



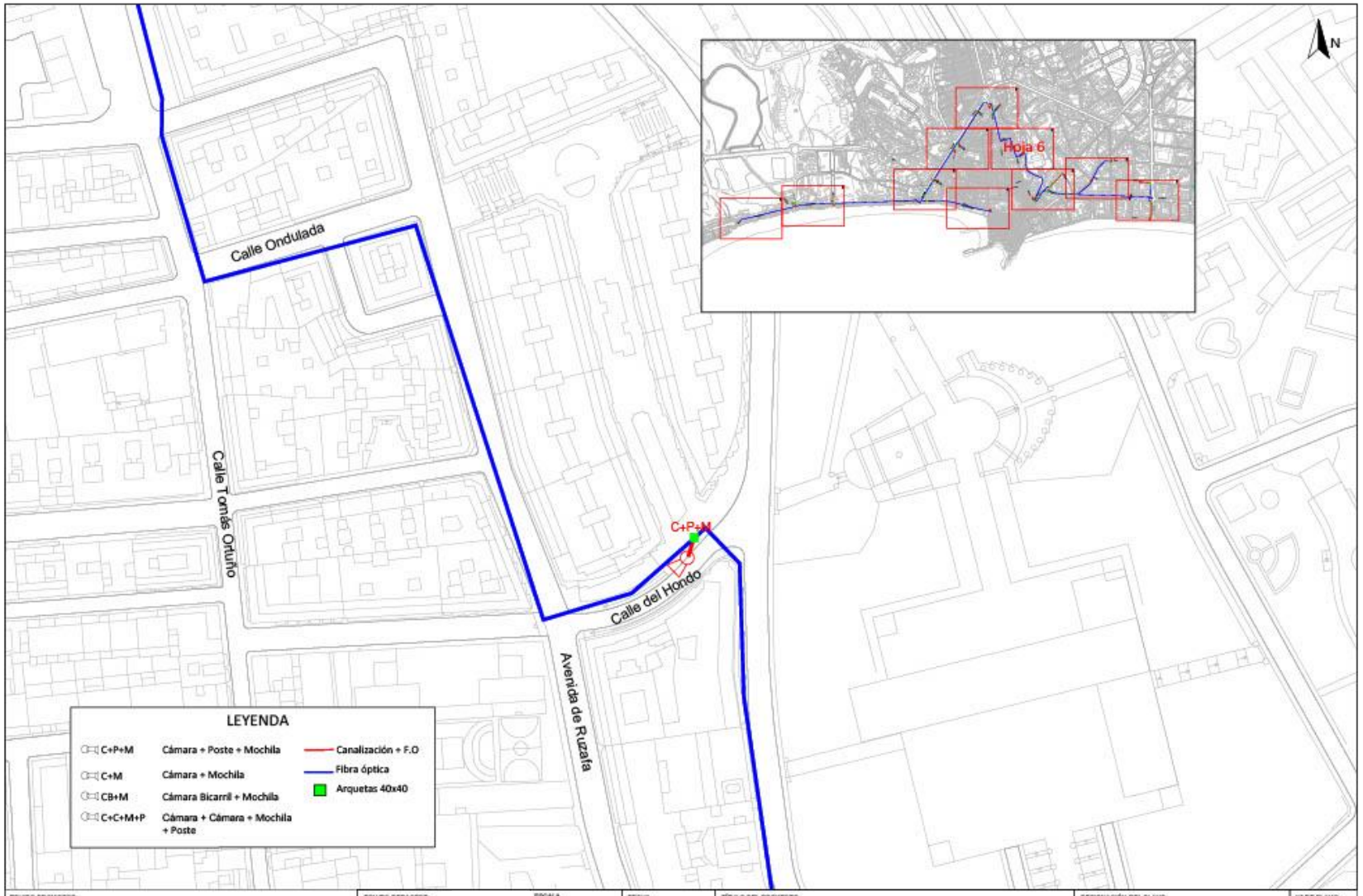
EQUIPO PROMOTOR:	EQUIPO REDACTOR:	ESCALA	FECHA	TÍTULO DEL PROYECTO	DESIGNACIÓN DEL PLANO:	Nº DE PLANO:
	pmus & civil	1 : 1000	NOVIEMBRE 2023	ZONA DE BAJAS EMISIONES DE BENIDORM	FIBRA ÓPTICA	5
						HOJA Nº 5 de 11

ajuntament benidorm



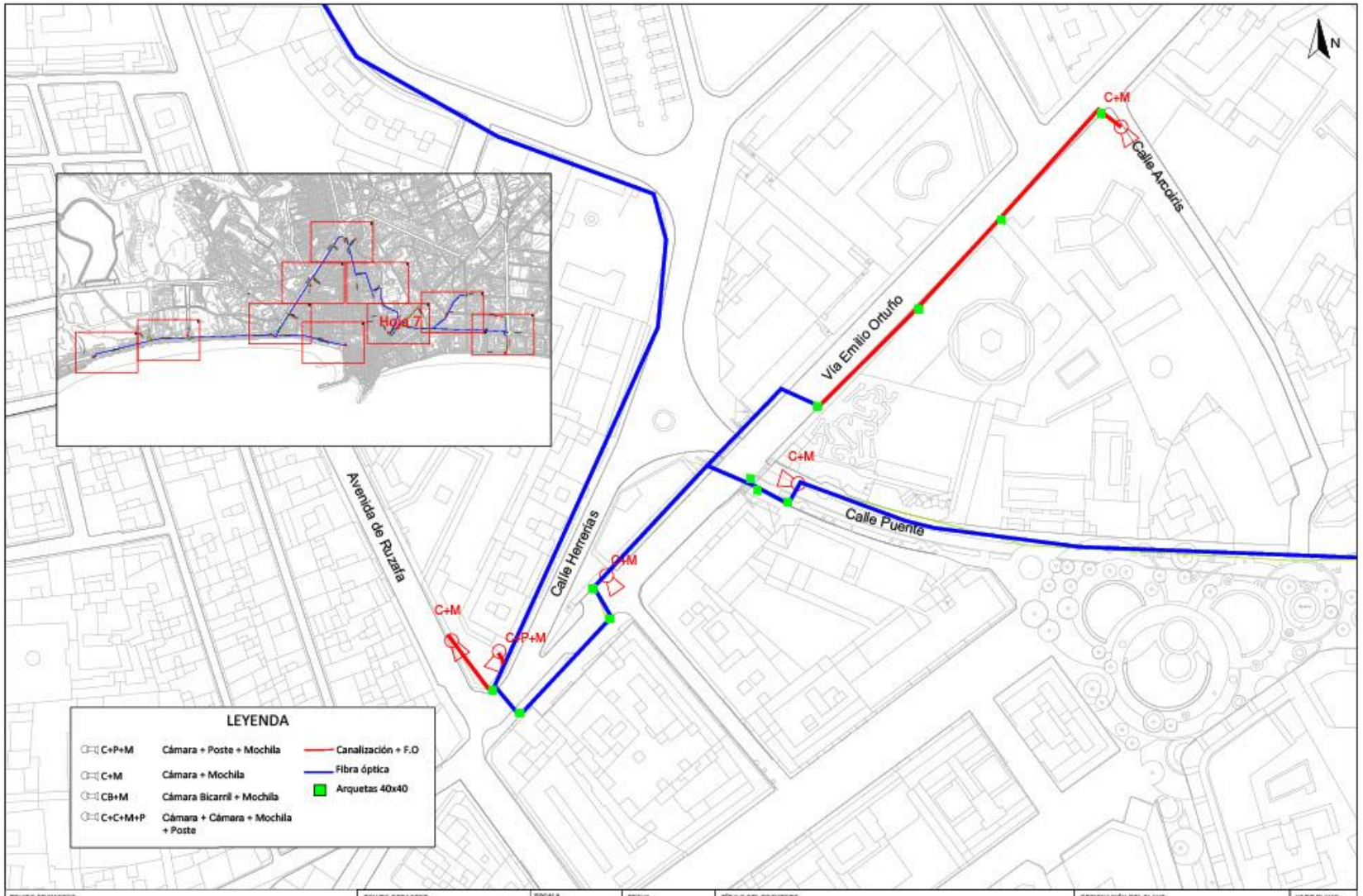
EQUIPO PROMOTOR:	EQUIPO REDACTOR:	ESCALA	FECHA	TÍTULO DEL PROYECTO	DESIGNACIÓN DEL PLANO:	Nº DE PLANO:
	pmus & CIVIL	1 : 1000	NOVIEMBRE 2023	ZONA DE BAJAS EMISIONES DE BENIDORM	FIBRA ÓPTICA	5
						HOJA Nº 6 de 11

ajuntament benidorm



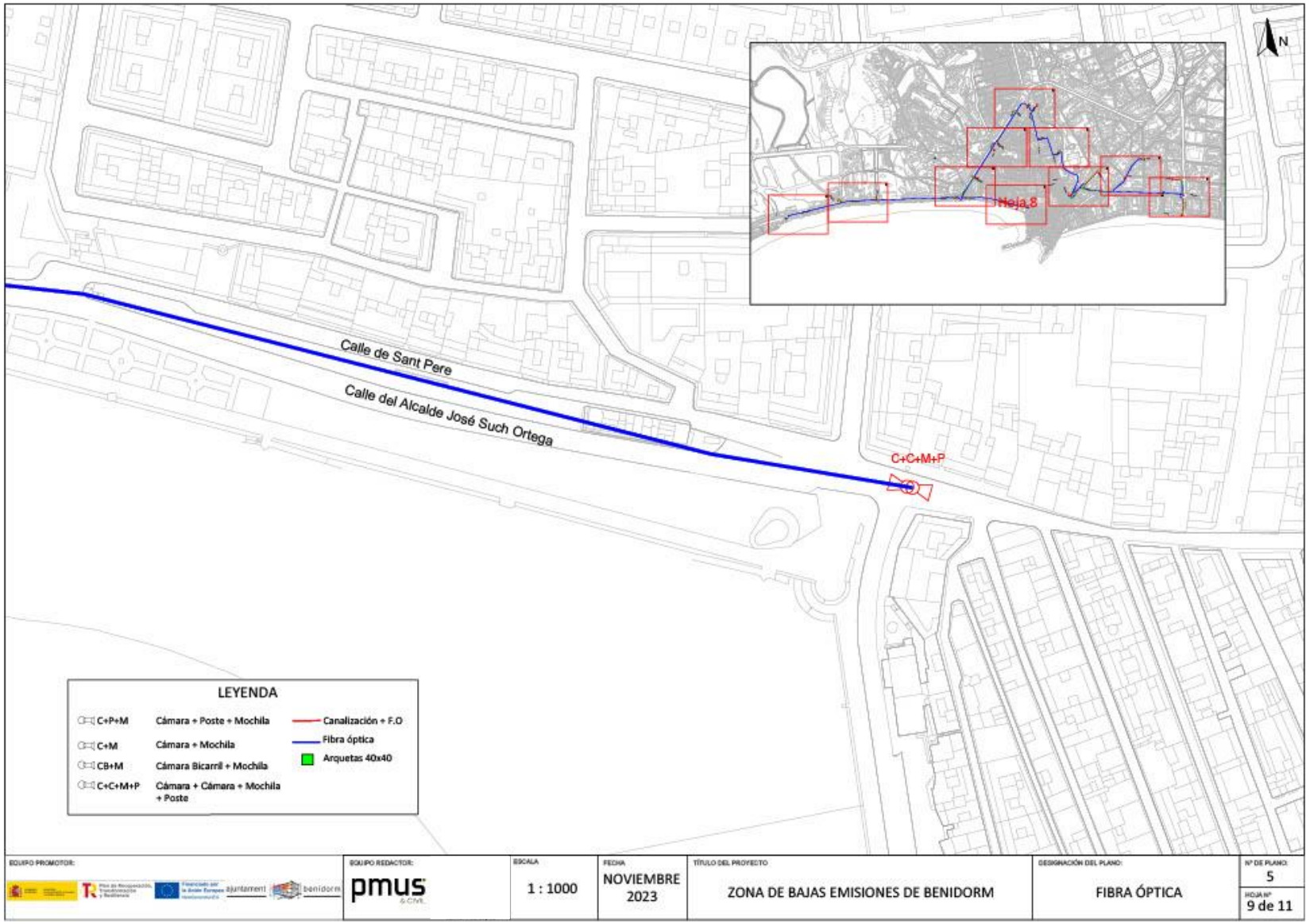
EQUIPO PROMOTOR:	EQUIPO REDACTOR:	ESCALA	FECHA	TÍTULO DEL PROYECTO	DESIGNACIÓN DEL PLANO:	Nº DE PLANO:
	pmus & civil	1 : 1000	NOVIEMBRE 2023	ZONA DE BAJAS EMISIONES DE BENIDORM	FIBRA ÓPTICA	5
						HOJA Nº 7 de 11

ajuntament benidorm



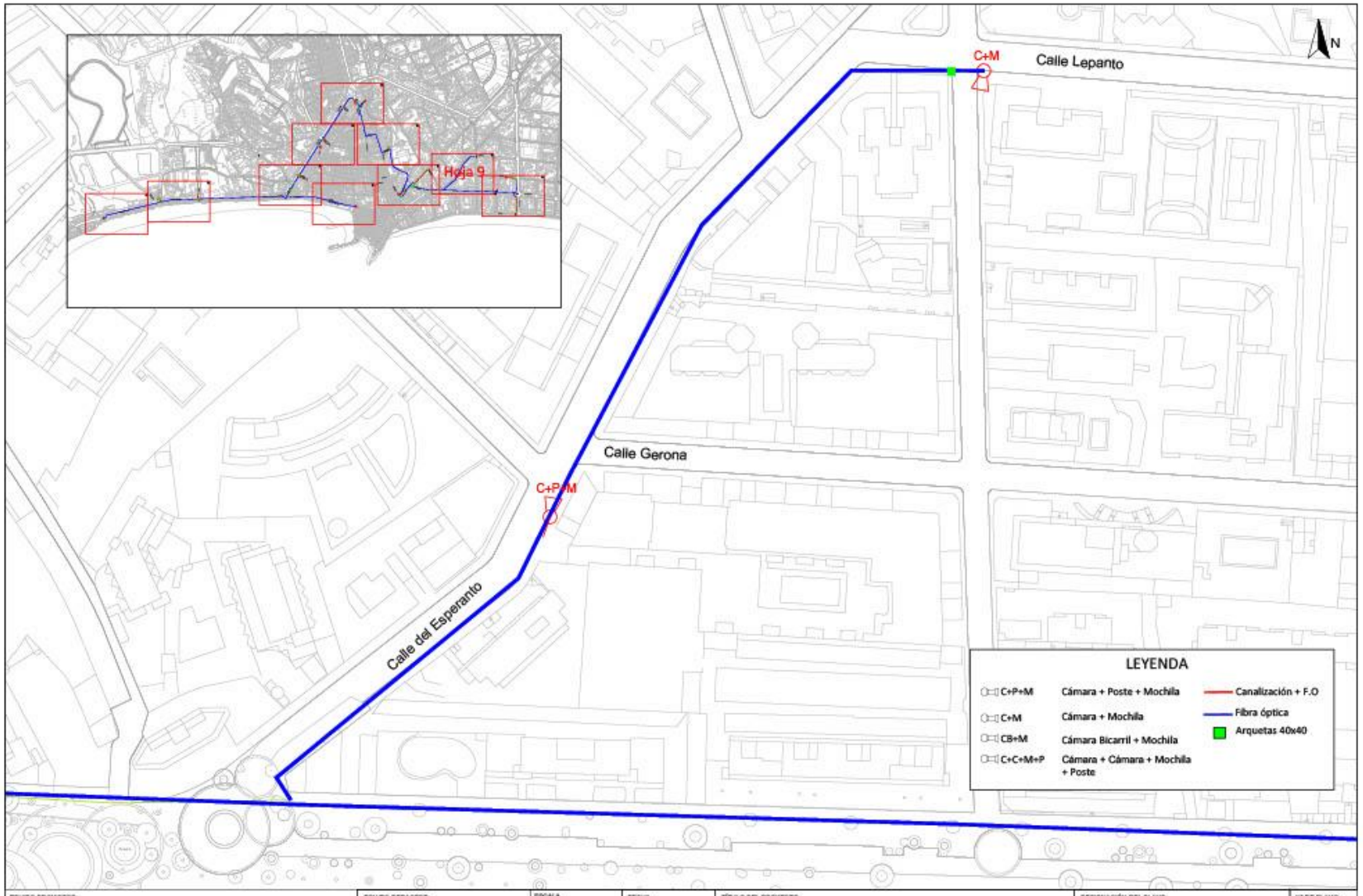
EQUIPO PROMOTOR:	EQUIPO REDACTOR:	ESCALA	FECHA	TÍTULO DEL PROYECTO	DESIGNACIÓN DEL PLANO:	Nº DE PLANO:
	pmus & civil	1 : 1000	NOVIEMBRE 2023	ZONA DE BAJAS EMISIONES DE BENIDORM	FIBRA ÓPTICA	5
						HOJA Nº 8 de 11

ajuntament benidorm



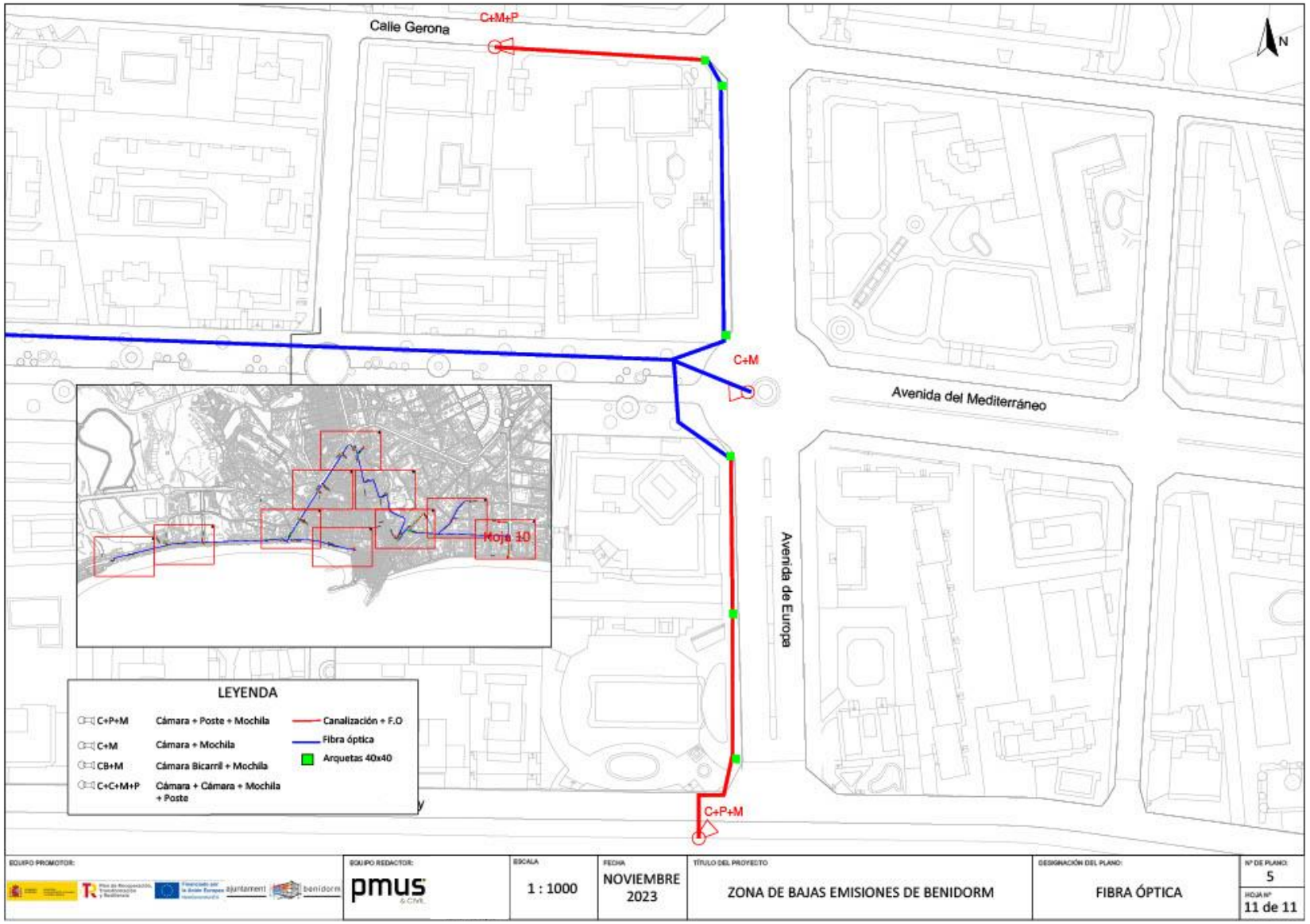
EQUIPO PROMOTOR:	EQUIPO REDACTOR:	ESCALA	FECHA	TÍTULO DEL PROYECTO	DESIGNACIÓN DEL PLANO:	Nº DE PLANO:
	pmus & civil	1 : 1000	NOVIEMBRE 2023	ZONA DE BAJAS EMISIONES DE BENIDORM	FIBRA ÓPTICA	5
						HOJA Nº 9 de 11

ajuntament benidorm



EQUIPO PROMOTOR:	EQUIPO REDACTOR:	ESCALA	FECHA	TÍTULO DEL PROYECTO	DESIGNACIÓN DEL PLANO:	Nº DE PLANO:
	pmus & civil	1 : 1000	NOVIEMBRE 2023	ZONA DE BAJAS EMISIONES DE BENIDORM	FIBRA ÓPTICA	5
						HOJA Nº 10 de 11

ajuntament benidorm



EQUIPO PROMOTOR:	EQUIPO REDACTOR:	ESCALA	FECHA	TÍTULO DEL PROYECTO	DESIGNACIÓN DEL PLANO:	Nº DE PLANO:
	pmus & CIVIL	1 : 1000	NOVIEMBRE 2023	ZONA DE BAJAS EMISIONES DE BENIDORM	FIBRA ÓPTICA	5
						HOJA Nº 11 de 11