



Referencias del documento:

Expediente nº.- **8/2025/REGOM**

Unidad tramitadora.- **Serv. de Movilidad y Acces. Universal**

Usuario.- **LREYMAR**

Documento firmado electrónicamente por:

---

Modelo.- REGOM\_MEM\_ANA\_IMP\_3F

**ORDENANZA DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES DE SANTA CRUZ DE TENERIFE**

**MEMORIA DE ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO**



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



## FICHA RESUMEN

DATOS GENERALES	
ÓRGANO PROPONENTE	Servicio de movilidad y accesibilidad universal
TÍTULO DE LA DISPOSICIÓN	Ordenanza de la Zona de Bajas Emisiones del municipio de Santa Cruz de Tenerife
TIPO DE DISPOSICIÓN	<ul style="list-style-type: none"><li>○ Ordenanza</li></ul>
TIPO DE MEMORIA	<ul style="list-style-type: none"><li>○ Normal</li></ul>
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA	
SITUACIÓN QUE SE REGULA	Delimitación, implantación y gestión de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) en el municipio de Santa Cruz de Tenerife
OBJETIVOS QUE SE PERSIGUEN	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Implantación y gestión de la ZBE.</li><li>2. Mejora de la calidad del aire y del ambiente sonoro.</li><li>3. Mejora de la calidad de vida y de salud pública.</li><li>4. Impulso de la movilidad sostenible y ordenación ambiental del acceso, circulación y estacionamiento</li></ol>
PRINCIPALES ALTERNATIVAS CONSIDERADAS	<ul style="list-style-type: none"><li>○ Alternativa 1: Inacción o medidas voluntarias (sin ordenanza)</li><li>○ Alternativa 2: Inclusión de la ZBE en la Ordenanza General de Movilidad</li><li>○ Alternativa 3: Extensión de accesos restringidos físicos tipo "URBAN"</li><li>○ Alternativa 4: Medidas económicas y de gestión del estacionamiento sin ZBE</li><li>○ Alternativa 5: Ordenanza municipal específica de ZBE (opción adoptada)</li></ul>
CONTENIDO Y ANÁLISIS JURIDICO	
<ul style="list-style-type: none"><li>○ DISPOSICIONES AFECTADAS</li><li>○ (ORDENANZAS, REGLAMENTOS, DECRETOS...)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>○ Ordenanzas y disposiciones municipales de aplicación relacionadas con la circulación, el estacionamiento, la movilidad y el uso de la vía pública en la ciudad.</li></ul>
ESTRUCTURA	<p>PREÁMBULO</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• I Marco Legal y normativo</li><li>• II Principios regulatorios</li><li>• III La estructura de la norma</li><li>• IV Impacto económico, social y principio de transición justa</li><li>• V Justificación del ámbito territorial y proporcionalidad de las restricciones</li></ul> <p>TÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Artículo 1. Objeto</li><li>- Artículo 2. Ámbito de aplicación</li><li>- Artículo 3. Competencia municipal</li><li>- Artículo 4. Definiciones</li><li>- Artículo 5. Principios y finalidades que rigen la presente ordenanza</li><li>- Artículo 6. Señalización de la ZBE</li><li>- Artículo 7. Seguimiento</li><li>- Artículo 8. Revisión y modificación ZBE</li><li>- Artículo 9. Colaboración interadministrativa</li></ul>



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



	<p>TITULO II. ZONA DE BAJAS EMISIONES</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• CAPÍTULO I. Limitaciones de acceso</li> <li>- Artículo 10. Condiciones de acceso, circulación y estacionamiento de la ZBE</li> <li>- Artículo 11. Control de acceso</li> <li>• CAPÍTULO II. Régimen de funcionamiento</li> <li>- Artículo 12. Registro Municipal de vehículos en la ZBE</li> <li>- Artículo 13. Régimen de autorizaciones de acceso, circulación y estacionamiento</li> <li>- Artículo 14. Revocación de las autorizaciones</li> </ul> <p>TÍTULO III: Régimen sancionador</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Artículo 15. Procedimiento sancionador</li> <li>- Artículo 16. Infracciones</li> <li>- Artículo 17. Graduación de las sanciones</li> </ul> <p>Disposición adicional primera. Interoperabilidad          Disposición adicional segunda. Información y trámites de la ZBE          Disposición adicional tercera. Comunicación de la ZBE a las Administraciones competentes          Disposición adicional cuarta. Reducción legal por pago voluntario          Disposición transitoria única          Disposición derogatoria única          Disposición final única. Entrada en vigor          ANEXO I – Delimitación gráfica de la ZBE de Santa Cruz de Tenerife          ANEXO II – Acceso a la ZBE</p>	
<b>INCLUSIÓN EN EL PLAN NORMATIVO</b>	<input type="radio"/> Sí.	
<b>CONSULTA PÚBLICA PREVIA</b>	<input type="radio"/> Sí. Fecha: Del 15 /12/25 al 15/01/26	
<b>INFORMES RECABADOS EN LA CONSULTA INTERNA</b>	<input type="radio"/> Servicio de Administración Interna <input type="radio"/> Organismo Autónomo de Cultura <input type="radio"/> Policía Local <input type="radio"/> Servicio Técnico de Sostenibilidad Ambiental	
<b>INFORMES PRECEPTIVOS RECABADOS</b>	<input type="radio"/> Informe Coordinador General de Hacienda y Política Financiera. Fecha 6/3/26 <input type="radio"/> Informe Sección Técnica de Igualdad y Diversidad Afectivo Sexual. Fecha 17/3/26	
<b>AUDIENCIA E INFORMACIÓN PÚBLICA</b>	<input type="radio"/> Proceso Participativo en la implantación de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) en el municipio de Santa Cruz de Tenerife Fecha: agosto y noviembre de 2023 <input type="radio"/> La fase de audiencia e información pública del proyecto normativo se tramitará conforme al procedimiento legalmente aplicable.	
<b>ADECUACIÓN AL ORDEN DE COMPETENCIAS</b>	<input type="radio"/> Sí.	
<b>ANÁLISIS DE IMPACTOS</b>		
<b>IMPACTO ORGANIZATIVO</b>	Incidencia en creación de órganos, entidades y puestos de trabajo	<input type="radio"/> No
	Incidencia en el reparto de atribuciones entre órganos	<input type="radio"/> No
<b>IMPACTO ECONÓMICO</b>	Impacto económico directo	<input checked="" type="radio"/> Sí
		<input type="radio"/> Sobre los agentes afectados, limitado y desigual según categorías, con mayor incidencia potencial sobre



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



		<p>personas no residentes y sobre determinados colectivos y actividades que dependen del acceso en vehículo.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Impulsa proceso sustitución vehículos contaminantes (coste moderado).</li> </ul>
	Impacto económico indirecto	<p>Sí</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Disminuye contaminación aire y acústica, así como siniestralidad derivada del tráfico.</li> <li>○ Favorece movilidad más ecológica.</li> <li>○ Consolida transformación urbanística.</li> </ul>
<b>IMPACTO PRESUPUESTARIO</b>	Afecta solo al área de gobierno proponente	No
	Afecta a más de un área de gobierno u organismo	<p>Sí</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Seguridad, Movilidad y Accesibilidad.</li> <li>○ Hacienda y Patrimonio.</li> <li>○ Planificación Estratégica y Sostenibilidad Ambiental.</li> </ul>
	<p>Aplicaciones presupuestarias afectadas</p> <p>Las aplicaciones presupuestarias señaladas tienen carácter estimativo, correspondiéndose con las áreas funcionales afectadas por la implantación de la Zona de Bajas Emisiones.</p>	<p><b>Estado de gastos:</b>  <b>E6418 13400 60900</b> – Actuación Zona de Bajas Emisiones (financiación Next Generation).  <b>E6418 13300 60900</b> – Centro de control de movilidad y sistemas asociados.  <b>E6418 13400 22706 y 22799</b> – Estudios, trabajos técnicos y servicios asociados a la gestión de la movilidad urbana.  <b>T2022 13400 22799</b> – Ejecución de proyectos de movilidad financiados con fondos externos.  <b>E6418 13400 22602</b> – Campañas de movilidad sostenible y sensibilización.  <b>T2022 13400 61900</b> – Actuaciones de infraestructura</p> <p><b>Estado de ingresos:</b>  <b>39120</b> – Multas por infracciones de la ordenanza  <b>32600 y 33100</b> – Tasas vinculadas a la gestión del tráfico y uso de la vía pública  <b>45080</b> – Transferencias corrientes vinculadas al transporte colectivo.</p>
	Cuantificación de gastos e ingresos	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Gasto</li> <li>- Capital: 1,48</li> <li>- Corrientes: 0,33</li> <li>○ Ingreso:</li> <li>- Capital: 1,28</li> <li>- Corrientes: 1,95</li> </ul> <p>(millones de euros)</p>
En relación con la competencia	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Sin efectos significativos.</li> </ul>	
<b>IMPACTO DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LAS CARGAS ADMINISTRATIVAS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Incorpora cargas administrativas limitadas:  Cuantificación estimada: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ciudadanos: Residentes: 23.350 euros  No Residentes: 362.523 euros</li> <li>- Empresas: Residentes: 21.350 euros</li> </ul> </li> </ul>	



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



	No Residentes: 136.579 euros
<b>IMPACTO DE GÉNERO</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>○ Positivo</li></ul>
<b>IMPACTO SOBRE LAS PYMES</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>○ No se prevén efectos significativos de carácter estructural sobre las PYMES, sin perjuicio de impactos puntuales o de adaptación en determinados sectores y actividades dependientes del acceso al ámbito de la ZBE.</li></ul>
<b>IMPACTO SOBRE LA INFANCIA, ADOLESCENCIA O LA FAMILIA</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>○ Positivo</li></ul>
<b>IMPACTO EN MATERIA DE ORIENTACIÓN SEXUAL, IDENTIDAD O EXPRESIÓN DE GÉNERO</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>○ Nulo</li></ul>
<b>ANÁLISIS COSTE-BENEFICIO</b>	
	<ul style="list-style-type: none"><li>○ Positivo</li></ul>
<b>EVALUACIÓN</b>	
<b>EVALUACIÓN NORMATIVA</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>○ Sí</li></ul>
<b>PLAZO PARA LA EVALUACIÓN DE LA NORMA</b>	Evaluación continua durante la vigencia de la ZBE Evaluaciones periódicas: Sí, anualmente.
<b>IDENTIFICACIÓN DE LOS OBJETIVOS A EVALUAR</b>	<b>Ambientales:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>○ Reducción de contaminantes (NO2, PM10, PM2,5).</li><li>○ Cumplimiento de valores límite (RD 102/2011).</li><li>○ Disminución del ruido ambiental (RD 1367/2007).</li></ul> <b>Movilidad:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>○ Incremento del reparto modal sostenible (transporte público, bicicleta, peatonal).</li><li>○ Evolución del parque de vehículos cero emisiones.</li><li>○ Eficiencia de la infraestructura (carriles bici, puntos de recarga).</li></ul> <b>Sociales/Económicos:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>○ Impacto en la distribución urbana de mercancías (DUM).</li><li>○ Accesibilidad a servicios básicos y equidad urbana.</li><li>○ Aceptación social (registro de autorizaciones/infracciones).</li></ul>
<b>IDENTIFICACIÓN DE LOS IMPACTOS A EVALUAR</b>	<b>Impactos cuantitativos:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>○ Datos de calidad del aire.</li><li>○ Niveles de ruido.</li><li>○ Estadísticas de uso de transporte público y de tráfico privado.</li><li>○ Evolución de autorizaciones, registros e infracciones en la ZBE.</li></ul> <b>Impactos cualitativos:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>○ Percepción ciudadana.</li><li>○ Efectos en comercios locales y PYMES.</li></ul> <b>Impactos normativos:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>○ Cumplimiento de plazos, exenciones y autorizaciones.</li><li>○ Adecuación y eficacia del régimen de seguimiento y de las medidas correctoras.</li><li>○ Adecuación a la Ley de Cambio Climático y RD 1052/2022 y Ley 9/2025 de Movilidad Sostenible.</li></ul>



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



## ÍNDICE

I.	OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA .....	<b>8</b>
	<b>Fines y objetivos</b> .....	8
	<b>Adecuación a los principios de buena regulación</b> .....	8
	<b>Análisis de alternativas</b> .....	20
	<b>Adecuación al Plan Normativo municipal</b> .....	21
II.	CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO .....	<b>21</b>
	<b>Antecedentes</b> .....	21
	<b>Principales novedades</b> .....	23
	<b>Encaje normativo</b> .....	26
	<b>Normas derogadas</b> .....	27
	<b>Vigencia de la norma</b> .....	28
	<b>Estructura de la Propuesta Normativa</b> .....	28
	<b>Análisis Jurídico</b> .....	30
III.	DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN Y CONSULTAS .....	<b>39</b>
	Descripción del Proceso de Tramitación .....	39
	<b>Trámite de consulta pública previa</b> .....	40
	<b>Trámite de participación ciudadana mediante proceso deliberativo</b> .....	41
	<b>Trámite de consulta interna</b> .....	43
	<b>Informes preceptivos emitidos durante la tramitación del proyecto normativo</b> .....	45
IV.	ANÁLISIS SOBRE LA ADECUACIÓN DE LA PROPUESTA DE NORMA AL ORDEN DE DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS.....	<b>46</b>
	<b>Títulos competenciales ejercidos</b> .....	46
	<b>Fundamentación normativa</b> .....	48
	<b>Competencias propias</b> .....	50
V.	ANÁLISIS DE IMPACTOS .....	<b>51</b>
	<b>Impacto Económico y Presupuestario</b> .....	51
	Impacto económico.....	52
	Impacto presupuestario .....	55
	<b>Impacto desde el punto de vista de las cargas administrativas</b> .....	59
	<b>Impacto por razón de género, en la infancia y adolescencia y en la familia</b> .....	62
	Impacto de género .....	62
	Impacto en la infancia, adolescencia y familia.....	63
	<b>Otros impactos</b> .....	65
	Impacto social.....	65
	Impacto ambiental .....	65
	Impacto en igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal .....	66



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



VI.	ANÁLISIS SOBRE COSTE-BENEFICIO .....	<b>66</b>
	<b>Costes directos</b> .....	66
	<b>Beneficios esperados</b> .....	67
	<b>Resumen coste-beneficio</b> .....	68
VII.	EVALUACIÓN EX POST.....	<b>69</b>
	<b>Objetivos a evaluar</b> .....	72
	<b>Instrumentos de evaluación</b> .....	74
VIII.	REFERENCIAS NORMATIVAS Y BIBLIOGRÁFICAS.....	<b>74</b>
	<b>Normativa Europea</b> .....	74
	<b>Normativa Estatal</b> .....	74
	<b>Normativa Autonómica</b> .....	75
	<b>Normativa Local</b> .....	75
	<b>Bibliografía técnica y fuentes complementarias</b> .....	75
	<b>Jurisprudencia relevante</b> .....	75
	<b>ANEXO I: Informe de impacto económico-presupuestario del proyecto normativo para implantar la Zona de Bajas Emisiones en Santa Cruz de Tenerife.....</b>	<b>76</b>



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



## I. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA

### Fines y objetivos

La Ordenanza en cuestión tiene por objeto establecer un marco jurídico específico, claro y eficaz para la delimitación, implantación y gestión de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) en el término municipal de Santa Cruz de Tenerife. Con ello se da cumplimiento a la obligación legal establecida en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, que impone a los municipios de más de 50.000 habitantes la adopción de medidas dirigidas a la reducción de las emisiones contaminantes derivadas de la movilidad urbana. Esta obligación se ve reforzada por la Ley 9/2025, de 27 de noviembre, de Movilidad Sostenible, en vigor desde el 5 de diciembre de 2025, que consolida las Zonas de Bajas Emisiones como herramienta esencial dentro de un modelo integral de movilidad urbana orientado a la sostenibilidad, la mejora de la calidad del aire y la protección de la salud pública.

Esta regulación responde a un interés general evidente: proteger la salud de la ciudadanía, mejorar la calidad del aire y del entorno acústico urbano, y avanzar hacia un modelo de movilidad más sostenible. Para ello, la Ordenanza se fundamenta en principios de buena regulación (necesidad, eficacia, proporcionalidad, coherencia, seguridad jurídica y eficiencia), permitiendo una aplicación gradual, técnicamente viable y socialmente aceptable.

Los objetivos generales de esta norma se alinean con los marcos estratégicos estatal, autonómico y municipal, y buscan dotar a la Administración local de instrumentos que garanticen el control de accesos, la evaluación de resultados, y el cumplimiento de los compromisos climáticos y de salud pública.

En el contexto específico de Santa Cruz de Tenerife, la Ordenanza persigue los siguientes objetivos:

- Delimitar el ámbito de aplicación de la ZBE.
- Establecer de forma precisa los criterios de acceso, circulación y estacionamiento en la zona delimitada como ZBE.
- Reducir progresivamente las emisiones contaminantes a la atmósfera y los niveles de ruido derivados del tráfico rodado, principales factores de contaminación local.
- Impulsar un cambio modal en los desplazamientos, favoreciendo medios de transporte más sostenibles, seguros y eficientes.
- Ordenar el uso del espacio público con base en criterios ambientales, de salud y de equidad urbana.
- Dotar de seguridad jurídica el régimen de autorizaciones, excepciones y sanciones vinculadas al funcionamiento de la ZBE.
- Consolidar la integración de la ZBE en los instrumentos de planificación ya existentes, como el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), el Plan de Acción por el Clima y la Energía Sostenible (PACES) y las ordenanzas de aplicación relacionadas con la circulación y la movilidad en la ciudad.

Por tanto, esta norma se concibe como una herramienta operativa e integradora, orientada a consolidar un nuevo modelo urbano más saludable, resiliente y respetuoso con el entorno y con los derechos de las personas.

### Adecuación a los principios de buena regulación

La presente Ordenanza reguladora de la ZBE de Santa Cruz de Tenerife ha sido diseñada conforme a los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre. A continuación, se desarrolla su adecuación específica a cada uno de los principios.

#### Principios de necesidad y eficacia



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



La aprobación de esta Ordenanza responde a una doble exigencia: por un lado, el cumplimiento de un mandato legal claro e imperativo; por otro, la necesidad de actuar ante una situación ambiental que pone en riesgo la salud pública y la calidad del entorno urbano.

En el plano jurídico, el artículo 14.3.a) de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, obliga a todos los municipios de más de 50.000 habitantes a establecer zonas de bajas emisiones (ZBE). Esta previsión ha sido desarrollada por el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, que establece los criterios mínimos que deben cumplir estas zonas, como la delimitación territorial, la existencia de un sistema de control y vigilancia del acceso, la señalización específica y la definición de procedimientos para la concesión de autorizaciones y la aplicación del régimen sancionador. A su vez, la Ley 9/2025, de 27 de noviembre, de Movilidad Sostenible, en vigor desde el 5 de diciembre de 2025, refuerza esta obligación y establece un marco normativo integral para la movilidad urbana sostenible, consolidando las ZBE como instrumento esencial para garantizar entornos urbanos más saludables, seguros y eficientes. Todo ello exige una regulación de rango reglamentario que proporcione seguridad jurídica tanto a la ciudadanía como a la administración, y que permita el desarrollo efectivo de los mecanismos de gestión y control.

Desde el punto de vista material, la necesidad de esta ordenanza no responde únicamente a la calidad del aire, sino también a la situación de contaminación acústica existente en el ámbito central de la ciudad. El Mapa Estratégico de Ruido de Santa Cruz de Tenerife identifica al tráfico rodado como el principal foco de ruido ambiental de la aglomeración y señala expresamente que es esta fuente la que provoca una mayor cantidad de población afectada con superación de los objetivos de calidad acústica, debido al conflicto entre las vías de tráfico y las edificaciones residenciales situadas en sus alrededores. En particular, el propio documento destaca como ejes de mayor incidencia las principales arterias de acceso y distribución urbana, entre ellas la TF-1, TF-5 y TF-2, así como diversas vías del ámbito central y su entorno, tales como Rambla de Santa Cruz, Galcerán, Méndez Núñez, Avenida Francisco La Roche y Avenida de la Constitución, entre otras, siendo las 3 primeras parte del perímetro de la zona propuesta como de ZBE. De acuerdo con los objetivos de calidad acústica aplicables a áreas urbanizadas existentes con predominio de uso residencial, tomados como referencia en la documentación municipal, los niveles objetivo son de 65 dBA para los periodos día (Ld) y tarde (Le) y de 55 dBA para el periodo noche (Ln). Sobre esa base, la memoria resumen del Mapa Estratégico de Ruido concluye que, para el ruido total, una parte muy relevante de la población de la aglomeración se encuentra expuesta a niveles superiores a dichos objetivos, en periodo de mañana y tarde. El propio Mapa Estratégico de Ruido añade, además, que existe un aumento general de la cantidad de población y superficie afectada por niveles de ruido superiores a los objetivos de calidad acústica respecto del mapa anterior, atribuyéndose fundamentalmente dicho incremento al mayor volumen de tráfico y a una información de aforos más precisa en las principales vías de acceso y salida de la ciudad.

En consecuencia, la implantación de la ZBE también se justifica como una medida adecuada para contribuir a la reducción del ruido ambiental asociado al tráfico, al cumplimiento progresivo de los objetivos de calidad acústica y a la protección de la salud y del bienestar de la población residente en el ámbito central del municipio.

Asimismo, la necesidad de la intervención no responde únicamente a la calidad del aire, sino también a la especial presión acústica y funcional del ámbito central de la ciudad. La planificación acústica municipal identifica el tráfico viario como principal fuente de contaminación sonora y sitúa entre las vías más afectadas ejes como la Rambla de Santa Cruz, Méndez Núñez, Galcerán, la Avenida de la Constitución y la Avenida Francisco La Roche. Del mismo modo, los estudios de movilidad acreditan que este ámbito constituye la zona de mayor atracción de viajes del municipio, concentrando actividad administrativa, comercial y de servicios y, a la vez, las mejores alternativas de desplazamiento en transporte público y modos no motorizados, lo que refuerza la idoneidad de la ZBE en este perímetro concreto.

Resultados estudios tráfico

[16764205012006660554](https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion/16764205012006660554)

La elección del instrumento normativo responde al principio de eficacia. Se ha descartado la inacción puesto que supondría incumplir la legislación estatal y autonómica. La ordenanza específica permite estructurar con claridad el



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



régimen de acceso, las exenciones, los procedimientos de autorización, el sistema sancionador y los mecanismos de evaluación periódica y, además, garantiza la coherencia con el proyecto técnico aprobado por el Pleno municipal, lo que refuerza su validez jurídica y su aplicabilidad práctica. La eficacia esperada de esta ordenanza se sustenta en los modelos de simulación incluidos en el proyecto técnico.

### **Principio de proporcionalidad**

De conformidad con el artículo 129.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, la presente Ordenanza se adecúa plenamente al principio de proporcionalidad, en tanto que se limita a la regulación estrictamente necesaria para alcanzar los objetivos de protección de la salud pública, mejora de la calidad del aire y reducción del impacto ambiental del tráfico urbano.

La proporcionalidad se manifiesta, en primer lugar, en el **criterio objetivo y armonizado** utilizado para restringir el acceso a la ZBE, basado en la clasificación ambiental de los vehículos conforme al sistema de etiquetas de la Dirección General de Tráfico. Así, el **artículo 10** establece con carácter general que solo se restringe el acceso a los vehículos sin distintivo ambiental, permitiendo la circulación libre de aquellos clasificados como CERO emisiones, ECO, C y B.

La utilización del sistema estatal de distintivos ambientales como criterio de clasificación de los vehículos responde a que constituye el instrumento objetivo, homogéneo, verificable e interoperable actualmente disponible en el ordenamiento jurídico español para ordenar restricciones de acceso por razones ambientales. Aunque no individualiza las emisiones reales de cada vehículo en circulación, permite establecer una correlación razonable entre categorías de vehículos, tecnología de propulsión, antigüedad del parque móvil y potencial contaminante agregado, especialmente en relación con las emisiones de NO<sub>2</sub> y partículas vinculadas al tráfico rodado. Su uso, además, facilita el control automatizado, la comprensión ciudadana del régimen aplicable y la gestión uniforme de autorizaciones y restricciones.

La proporcionalidad de la medida se manifiesta también en el régimen horario general de aplicación de las restricciones, fijado en el Anexo II para el periodo comprendido entre las 7:00 y las 20:00 horas, de lunes a sábado. Este horario no responde únicamente a la existencia de picos aislados de tráfico, sino a la persistencia de una intensidad circulatoria elevada durante la mayor parte de la jornada diurna y de tarde en los principales ejes del ámbito y su entorno inmediato, circunstancia acreditada por los aforos de tráfico disponibles y coherente con la función del área central como principal foco de atracción de viajes del municipio. Asimismo, la planificación acústica municipal identifica el tráfico viario como la principal fuente de contaminación sonora y analiza sus efectos en los periodos día y tarde, lo que refuerza la idoneidad de una franja continua de restricción durante la mayor parte de la jornada urbana activa.

La elección de una franja continua de restricción entre las 7:00 y las 20:00 horas, de lunes a sábado, se considera más adecuada y proporcionada que una limitación restringida exclusivamente a horas punta, al permitir una gestión más clara, homogénea y eficaz de los accesos, resultar más comprensible para la ciudadanía y responder mejor a la continuidad temporal de la presión de tráfico y sus efectos sobre el aire y el ambiente sonoro en el centro urbano. Todo ello sin perjuicio de la revisión periódica del régimen horario conforme al sistema de seguimiento y mejora continua previsto en la Ordenanza

### **Artículo 10. Condiciones de acceso, circulación y estacionamiento de la ZBE**

*1. Con carácter general, podrán acceder y circular por las calles del interior del perímetro de la ZBE y estacionar en superficie los vehículos incluidos en el apartado 1 del anexo II.*

[...]

*43. Con carácter excepcional, el Ayuntamiento, previa solicitud al área competente en la materia, podrá autorizar (autorización excepcional), mediante resolución motivada, el acceso, circulación y estacionamiento en la ZBE de aquellos vehículos cuya necesidad de acceso se justifique por razones de interés general, por motivos de seguridad pública, salud pública, protección civil u otros motivos de análoga naturaleza, así como por disponer de la autorización de uso de espacio público, siempre que en este último supuesto el prestador del servicio justifique la*



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



*imposibilidad de prestar el servicio con otro tipo de vehículo, bien porque le vincule un contrato durante su vigencia, o bien porque no exista ese tipo de vehículo de las categorías CERO emisiones, ECO, B o C. Los vehículos autorizados excepcionalmente también deberán figurar inscritos en el Registro Municipal de vehículos autorizados en la ZBE.*

[...]

En segundo lugar, la Ordenanza habilita un Registro Municipal de Vehículos accesible electrónicamente, mediante el cual se canalizan las solicitudes de inscripción y autorizaciones, facilitando la gestión administrativa y evitando trámites innecesarios o duplicados. Esta previsión se recoge en el artículo 12, que configura dicho Registro como mecanismo central de control, asegurando tanto la trazabilidad como la transparencia del procedimiento. El Registro Municipal de vehículos en la ZBE no comprende a todos los vehículos incluidos en el Anexo II, sino únicamente a aquellos para los que la propia ordenanza exige inscripción previa como condición para poder acceder, circular o estacionar en la ZBE. Quedan excluidos del registro los vehículos de acceso libre, lo que evita cargas administrativas innecesarias y refuerza la proporcionalidad del sistema.

#### **Artículo 12. Registro Municipal de vehículos en la ZBE**

*1. El Ayuntamiento dispondrá y gestionará un registro de aquellos vehículos que se encuentran incluidos en el Anexo II de la presente ordenanza.*

[...]

*3. La solicitud de inscripción del vehículo en el Registro municipal de vehículos en la ZBE se llevará a cabo mediante la cumplimentación de un formulario que quedará alojado en la página web del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, el cual cumplirá 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, o norma que la sustituya.*

En tercer lugar, se prevé un régimen amplio y flexible de autorizaciones, que permite a determinados vehículos, aun careciendo de distintivo ambiental, acceder a la ZBE si concurren circunstancias específicas, tales como motivos laborales, familiares, sociales, de salud pública o vinculados a la prestación de servicios esenciales. El artículo 13 detalla los supuestos habilitantes y el procedimiento para su concesión, reforzando el carácter garantista de la norma.

#### **Artículo 13. Régimen de autorizaciones de acceso, circulación y estacionamiento**

*1. La obtención de una autorización de acceso a la ZBE o de una autorización excepcional requiere la previa solicitud de inscripción del vehículo en el Registro municipal de vehículos en la ZBE.*

*2. Para el otorgamiento de la citada autorización se deberá remitir una solicitud indicando los datos identificativos del titular del vehículo, el tiempo estimado de necesidad de autorización, la matrícula del vehículo/s para los que se solicita, así como la documentación especificada en el apartado 2 del Anexo II.*

*3. En el supuesto de necesidad sobrevenida de acceder a la ZBE sin disponer de autorización de acceso, se podrá solicitar su tramitación en el plazo máximo de cinco días hábiles desde el hecho que lo motive, debiendo aportar la documentación indicada en el punto 2, además de acreditar en todo caso la necesidad que originó este supuesto.*

[...]

Además, para mitigar el impacto social y económico de las restricciones, la Ordenanza incorpora un periodo de implantación progresiva: Una vez transcurran 18 meses desde la entrada en vigor de la misma, las personas empadronadas en el municipio podrán obtener autorizaciones temporales. Durante los primeros 36 meses no se impondrán sanciones, pero si se comunicará a las personas infractoras la comisión de la infracción, a efectos meramente informativos a partir de los 18 meses. Esta previsión, recogida en la Disposición Transitoria Única, refleja un enfoque gradual que facilita la adaptación ciudadana y empresarial a la nueva normativa.

#### **Disposición transitoria única**

- a) *Las disposiciones contenidas en el Capítulo II Régimen de funcionamiento del Título II Zona de Bajas Emisiones serán de aplicación a los dieciocho (18) meses de la entrada en vigor de la presente Ordenanza.*



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



- b) *Las disposiciones contenidas en el Título III Régimen sancionador serán de aplicación a los treinta y seis (36) meses desde la entrada en vigor de la presente Ordenanza.*

*No obstante, transcurridos dieciocho (18) meses de la entrada en vigor de la Ordenanza, el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife comunicará a las personas infractoras la comisión de la infracción, a efectos meramente informativos.*

- c) *En aras de la aplicación del principio de transición justa el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife procurará, junto con el resto de Las administraciones públicas que ostenten competencias en la materia, impulsar las siguientes líneas de actuación:*

*i) Información y asesoramiento: programa de información personalizada a los titulares de vehículos afectados por las restricciones, sobre las alternativas de renovación de vehículo disponibles en el mercado, los incentivos económicos existentes a nivel estatal, autonómico y local (planes MOVES y equivalentes), y las opciones de transporte público y movilidad compartida disponibles en el ámbito de la ZBE y sus zonas de influencia.*

*ii) Apoyo a la renovación de flota para colectivos vulnerables: el Ayuntamiento promoverá, en el marco de sus competencias y en colaboración con el Cabildo Insular de Tenerife y el Gobierno de Canarias, el establecimiento de líneas de ayuda específicas para la renovación del vehículo de titulares de renta baja, trabajadores autónomos y microempresas afectados por las restricciones. A tal efecto, instará a las administraciones competentes a incluir al municipio de Santa Cruz de Tenerife en los programas de incentivos a la renovación de vehículos que prevean condiciones especiales para las ZBE.*

*iii) evaluación y, en su caso, mejora de la oferta de transporte público urbano en el ámbito de la ZBE y sus zonas de influencia, con el fin de identificar y promover actuaciones en materia de frecuencia, accesibilidad, cobertura, intermodalidad e información al usuario que faciliten una alternativa real al vehículo privado para las personas afectadas por las restricciones, sin perjuicio de la coordinación que proceda con otras Administraciones públicas respecto de servicios de transporte de ámbito supramunicipal.*

*iv) fomento del acceso a sistemas de movilidad compartida y a otras alternativas de movilidad sostenible para las personas afectadas por las restricciones durante el período de adaptación.*

En materia sancionadora, se cumple también el principio de proporcionalidad en sentido estricto, al definirse con claridad tanto las conductas infractoras como la graduación de las sanciones. El artículo 15 regula el procedimiento sancionador, el artículo 16 clasifica las infracciones según su gravedad, y el artículo 17 establece los criterios de graduación, garantizando así la seguridad jurídica y la previsibilidad del régimen sancionador.

#### **Artículo 15. Procedimiento sancionador**

- 1. Ante el incumplimiento de las normas contenidas en la presente ordenanza, será de aplicación el régimen sancionador previsto en la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y en sus reglamentos de desarrollo.*
- 2. El procedimiento administrativo para el ejercicio de la potestad sancionadora del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife se regulará por las previsiones de la Ley 39/2015 y la Ley 40/2015; su gestión e ingresos de derecho público, incluida la inspección y recaudación, se realizarán a través del programa informático de gestión vigente en cada momento.*
- 3. El régimen sancionador de la ZBE tiene por finalidad asegurar el efectivo cumplimiento de las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento establecidas por esta Ordenanza, como medida necesaria y proporcionada para alcanzar los objetivos de mejora de la calidad del aire, contaminación acústica y de reducción de emisiones contaminantes acreditados en el expediente. El sistema de seguimiento regulado en el artículo 7 garantizará la revisión periódica de la eficacia de las restricciones, de forma que si los objetivos no se*



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



alcanzan se adoptarán, en su caso, medidas adicionales o de sustitución conforme al principio de mejora continua.

### **Artículo 16. Infracciones**

El acceso, circulación o estacionamiento en la ZBE con inobservancia de las determinaciones de esta Ordenanza constituye Infracción GRAVE, de acuerdo con lo determinado en el artículo 76.z3) de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobada por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

### **Artículo 17. Graduación de las sanciones**

1. La infracción señalada en el artículo anterior se sancionará con multa de 200 euros, según lo dispuesto en el artículo 80.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre o norma que la sustituya.
2. Estas sanciones se podrán incrementar en un porcentaje de hasta el 30% en caso de reincidencia de la persona responsable, según lo dispuesto en la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Se entiende que existe reincidencia cuando se ha cometido, en el plazo de un año, más de una infracción de la misma naturaleza, cuando así se haya declarado por resolución firme.

3. El importe de las sanciones de esta ordenanza se actualizará de forma automática cuando así varíen en la ley de referencia (Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y seguridad vial).

Por último, el **Anexo II** desempeña un papel esencial al identificar de forma detallada qué vehículos tienen acceso libre, cuáles requieren autorización previa y cuáles se encuentran sujetos a restricciones absolutas. Este nivel de especificación normativa permite un control riguroso y proporcionado, adaptado a la realidad del parque móvil municipal.

En su conjunto, la Ordenanza opta por un **modelo progresivo, técnicamente viable y jurídicamente proporcionado**, que atenúa el impacto de la regulación mediante excepciones, autorizaciones especiales, plazos de adaptación y un sistema sancionador equilibrado, cumpliendo así de forma estricta con el principio de proporcionalidad exigido por el artículo 129.3 de la Ley 39/2015.

### **Principio de seguridad jurídica**

La Ordenanza reguladora de la ZBE de Santa Cruz de Tenerife cumple con el principio de seguridad jurídica establecido en el artículo 129.2 de la Ley 39/2015, al ofrecer un marco normativo estable, predecible, coherente con el resto del ordenamiento jurídico y comprensible para la ciudadanía.

Desde una perspectiva estructural, la norma presenta un esquema ordenado y sistemático. El Título I recoge los elementos esenciales para la interpretación jurídica de la ordenanza, incluyendo su objeto, ámbito de aplicación y base competencial. En particular, el artículo 1 determina con claridad cuál es el propósito de la norma.

### **Artículo 1. Objeto**

El objeto de la presente Ordenanza es crear y delimitar la zona de bajas emisiones (ZBE) del término municipal de Santa Cruz de Tenerife y establecer los criterios de acceso, circulación y estacionamiento en la misma.

Asimismo, el artículo 3 identifica con precisión las fuentes competenciales que habilitan al Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife para regular esta materia, lo que aporta certeza sobre su legitimidad jurídica.

### **Artículo 3. Competencia municipal**



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



1. La presente ordenanza regula el acceso, circulación y estacionamiento en la ZBE de Santa Cruz de Tenerife, en virtud de la competencia del Ayuntamiento en materia de medio ambiente urbano, tráfico, estacionamiento y movilidad, conforme a lo establecido en el artículo 25 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local.

2. La competencia para el establecimiento y regulación de la ZBE, mediante la aprobación de la presente Ordenanza viene atribuida por:

a) La Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, cuyo artículo 14.3.a) impone la obligación de establecer las ZBE a determinados municipios.

b) El texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, cuyo artículo 7 atribuye competencias a los municipios para la regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico en las vías urbanas de su titularidad y, en particular, para la regulación mediante ordenanza de los usos de las vías urbanas, para establecer la restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos ambientales y para el cierre de determinadas vías.

c) El Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las ZBEs.

[...]

En lo relativo a los procedimientos administrativos, la Ordenanza establece mecanismos objetivos y pautados para la tramitación de autorizaciones, garantizando que los ciudadanos conozcan ex ante sus derechos, deberes y los cauces de actuación administrativa. Los artículos 13 y 14 regulan de forma detallada el régimen de autorizaciones, incluyendo los supuestos habilitantes, el procedimiento de solicitud y las causas de revocación.

#### **Artículo 13. Régimen de autorizaciones de acceso, circulación y estacionamiento**

1. La obtención de una autorización de acceso a la ZBE o de una autorización excepcional requiere la previa solicitud de inscripción del vehículo en el Registro municipal de vehículos en la ZBE.
2. Para el otorgamiento de la citada autorización se deberá remitir una solicitud indicando los datos identificativos del titular del vehículo, el tiempo estimado de necesidad de autorización, la matrícula del vehículo/s para los que se solicita, así como la documentación especificada en el apartado 2 del Anexo II.
3. En el supuesto de necesidad sobrevenida de acceder a la ZBE sin disponer de autorización de acceso, se podrá solicitar su tramitación en el plazo máximo de cinco (5) días hábiles desde el hecho que lo motivó, debiendo aportar la documentación indicada en el apartado 2, además de acreditar en todo caso la necesidad que originó este supuesto.

La presentación de la solicitud dentro de dicho plazo tendrá efectos suspensivos sobre cualquier expediente sancionador iniciado por el acceso previo a la regularización. Si la autorización es finalmente concedida, el expediente sancionador iniciado por ese acceso deberá ser archivado. Si es denegada, el procedimiento sancionador continuará su tramitación ordinaria.

4. En caso de venta o cambio de titularidad del vehículo, o cuando así se prevea en las normas de funcionamiento de gestión de accesos de vehículos más contaminantes a la ZBE de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente y sus futuras actualizaciones o norma que lo sustituya, la persona titular o representante del vehículo inscrito en el Sistema deberá comunicarlo al Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife. La transmisión del vehículo extingue la inscripción y autorización de los vehículos en todos los casos.

Asimismo, los titulares o representantes de los vehículos inscritos tienen la obligación de comunicar al Ayuntamiento cualquier otra modificación de las condiciones establecidas, en el plazo de 15 días hábiles desde que se produjo el cambio de condiciones.



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



5. *En el supuesto de concurrencia de más de un supuesto susceptible de autorización, la misma se concederá sólo respecto del que elija quien realiza la solicitud, de modo que un vehículo sólo dispondrá de una única autorización.*
6. *Todos los vehículos autorizados deberán tener la inspección técnica de vehículos (ITV), cuando proceda, y el seguro obligatorio en vigor durante todo el periodo de validez de la autorización.*
7. *Podrán otorgarse autorizaciones específicas por cuidado de personas mayores y/o dependientes residentes en la ZBE, a favor de personas cuidadoras no residentes que acrediten dicha necesidad mediante documentación habilitante (p. ej., certificado de empadronamiento de la persona atendida, acreditación de dependencia o informe social/sanitario, y declaración responsable sobre la periodicidad del cuidado). Estas autorizaciones serán nominales, con un máximo de dos matrículas por persona atendida, no utilizables de forma simultánea, y con vigencia máxima anual, prorrogable por un año más a instancia de parte, revisable mediante control muestral.*
8. *Autorización temporal por insuficiencia económica para renovación de vehículo.*

*Se otorgarán autorizaciones temporales de acceso a la ZBE, por un período de dos (2) años prorrogables por un año más a instancia de parte, a los titulares de vehículos con restricción de acceso que acrediten la concurrencia de todas las condiciones siguientes:*

  - a) *Que los ingresos de la unidad familiar o de la persona física titular, en el ejercicio fiscal más reciente, no superan el umbral de dos veces el IPREM, acreditado mediante declaración del IRPF, certificado de imputaciones de la AEAT o documento equivalente.*
  - b) *Que el titular no dispone de otro vehículo de categoría ECO, C, B o 0 emisiones.*
9. *La tramitación de las autorizaciones previstas en este artículo será gratuita y se realizará preferentemente por vía telemática. El plazo de resolución será de diez (10) días hábiles desde la presentación de la solicitud. La autorización será personal e intransferible y quedará asociada a la matrícula del vehículo.*

#### **Artículo 14. Revocación de las autorizaciones**

*Las autorizaciones de acceso podrán ser revocadas y, en consecuencia, perderán su eficacia en los siguientes supuestos, sin perjuicio de las infracciones y responsabilidades que, en su caso, pudieran derivarse:*

- a) *Cuando haya finalizado el plazo para el cual fue concedida, sin que se haya procedido a su renovación.*
- b) *Cuando el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife compruebe que el vehículo inscrito no cumple las condiciones y requisitos en virtud de las cuales se concedió la autorización.*
- c) *Cuando la persona titular del vehículo inscrito comunique al Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife que no cumple o ha dejado de cumplir todas las condiciones y requisitos en virtud de las cuales se concedió la autorización.*
- d) *Cuando la persona titular del vehículo inscrito deje de ser el titular del vehículo que da derecho a la inscripción en el Registro.*
- e) *Cuando la propia persona titular del vehículo inscrito solicite ser dado de baja en el Registro.*
- f) *Cuando se constate una utilización fraudulenta de la autorización.*
- g) *Cuando en la solicitud de autorización se hayan omitido intencionadamente datos relevantes o se hayan incluido datos falsos en la misma.*
- h) *La falta de actualización de los datos podrá dar lugar a la pérdida de la condición de inscrito en el Registro municipal de vehículos autorizados, sin perjuicio de las demás responsabilidades en que se pueda incurrir.*



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



*En el caso previsto en las letras a), c), d) y e) de este artículo, la cancelación de la autorización operará automáticamente desde que se produzca el hecho determinante. No obstante, el Ayuntamiento deberá notificar dicha cancelación a la persona interesada, y su efectividad frente al titular a efectos de control automatizado del acceso y, en su caso, del régimen sancionador, no se producirá hasta el día siguiente al de la práctica de la notificación o de su puesta a disposición conforme a la normativa administrativa aplicable.*

*En los casos previstos en las letras b), f), g) y h), previamente a que se dicte la resolución por la cual se cancela la autorización, la persona interesada tendrá derecho a alegar lo que a su derecho convenga por un plazo máximo de quince días hábiles.*

Para el caso de incumplimientos, la Ordenanza incorpora un régimen sancionador preciso, escalonado y compatible con la normativa estatal, lo que refuerza la previsibilidad de sus consecuencias jurídicas. El artículo 15 remite al procedimiento general previsto en la legislación estatal en materia de tráfico.

#### **Artículo 15. Procedimiento sancionador**

*1. Ante el incumplimiento de las normas contenidas en la presente ordenanza, será de aplicación el régimen sancionador previsto en la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y en sus reglamentos de desarrollo.*

*2. El procedimiento administrativo para el ejercicio de la potestad sancionadora del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife se regulará por las previsiones de la Ley 39/2015 y la Ley 40/2015; su gestión e ingresos de derecho público, incluida la inspección y recaudación, se realizarán a través del programa informático de gestión vigente en cada momento.*

[...]

El artículo 16 tipifica las infracciones aplicables dentro del ámbito de la ZBE, mientras que el artículo 18 determina los criterios de graduación de las sanciones, de modo que se evita la discrecionalidad y se garantiza una aplicación proporcional de la potestad sancionadora.

#### **Artículo 16. Tipificación de las Infracciones**

*El acceso, circulación o estacionamiento en la ZBE con inobservancia de las determinaciones de esta Ordenanza constituye Infracción GRAVE, de acuerdo con lo determinado en el artículo 76.z3) de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobada por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.*

#### **Artículo 17. Graduación de las sanciones**

*1. La infracción señalada en el artículo anterior se sancionará con multa de 200 euros, según lo dispuesto en el artículo 80.1 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobada por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre o norma que la sustituya.*

*2. Estas sanciones se podrán incrementar en un porcentaje de hasta el 30% en caso de reincidencia de la persona responsable, según lo dispuesto en la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.*

*Se entiende que existe reincidencia cuando se ha cometido, en el plazo de un año, más de una infracción de la misma naturaleza, cuando así se haya declarado por resolución firme.*

[...]

La seguridad jurídica se ve reforzada por la existencia de mecanismos de revisión normativa periódica, como establece el artículo 8, lo que permite ajustar la norma a nuevas circunstancias sin poner en cuestión su validez ni su vigencia formal. Esta previsión dota al sistema de estabilidad, sin perjuicio de su capacidad de adaptación técnica.

#### **Artículo 8. Revisión y modificación ZBE**

*1. La revisión y modificación de los anexos de esta Ordenanza podrá hacerse mediante acuerdo del Pleno, siempre y cuando, con carácter previo a su adopción se lleve a cabo el preceptivo procedimiento de revisión y/o modificación del proyecto técnico en que se basa la presente ordenanza.*

[...]



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



4. Con carácter previo a la adopción de cualquiera de las medidas reguladas en el presente artículo se dará la mayor difusión informativa posible a su contenido a través del portal web municipal y aquellos otros que favorezcan su conocimiento por la ciudadanía.

Finalmente, la disposición final única define de forma clara el momento de entrada en vigor de la ordenanza, evitando situaciones de incertidumbre jurídica sobre su aplicabilidad temporal.

#### **Disposición final única. Entrada en vigor**

*Esta Ordenanza entrará en vigor, una vez aprobada por el Pleno del Ayuntamiento, a los quince días hábiles de la publicación de su texto íntegro en el Boletín Oficial de la Provincia, en los términos dispuestos en el artículo 70.2, en relación con el 65.2, de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, salvo las previsiones contenidas en la disposición transitoria única.*

En conclusión, la Ordenanza ofrece un marco jurídico previsible y estructurado, coherente con el ordenamiento jurídico, técnicamente sólido y dotado de garantías, asegurando así un cumplimiento estricto del principio de seguridad jurídica.

#### **Principio de eficiencia**

La Ordenanza reguladora de la ZBE de Santa Cruz de Tenerife se adecúa al principio de eficiencia conforme al artículo 129.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, en tanto que configura un modelo de gestión técnicamente viable, económicamente sostenible y respetuoso con los recursos públicos. La norma opta por mecanismos automatizados, procedimientos electrónicos y medidas de coordinación interadministrativa que permiten alcanzar los objetivos de protección ambiental con la mínima carga administrativa posible.

La vigilancia y control de accesos a la ZBE se articula mediante sistemas automáticos, no invasivos y de alta fiabilidad tecnológica, que reducen los costes operativos asociados a la gestión y fiscalización de la zona. Así se establece en el artículo 11:

#### **Artículo 11. Control de acceso**

##### **1. Sistema automático de control.**

*El control de acceso a la ZBE se realizará por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, a través del órgano municipal competente en materia de movilidad, mediante un sistema automático de control de accesos integrado por dispositivos de lectura de matrículas con tecnología de reconocimiento óptico de caracteres (OCR), cámaras de contexto o circuito cerrado de televisión (CCTV) y las aplicaciones o herramientas informáticas necesarias para la gestión, validación y verificación de los accesos, sin perjuicio de los controles que puedan realizar los agentes de la Policía Local o, en su caso, otras Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.*

##### **2. Determinación previa del sistema. Condición de operatividad.**

*El sistema de control de acceso será el previsto en el proyecto técnico de la ZBE aprobado por el Ayuntamiento, o en sus revisiones o actualizaciones posteriores debidamente aprobadas, y deberá garantizar, en todo caso, la identificación de los vehículos que acceden o salen de la ZBE, la verificación automatizada de las condiciones de acceso y la trazabilidad de las actuaciones realizadas a efectos de control, gestión y, en su caso, tramitación sancionadora.*

##### **3. Instalación y uso de medios de captación de imágenes.**

*La instalación y uso de cámaras, videocámaras y de cualquier otro medio de captación y reproducción de imágenes para el control, regulación, vigilancia y disciplina del tráfico se efectuará por la autoridad municipal encargada de la regulación del tráfico, a los fines previstos en el 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, y demás normativa específica en la materia, y con sujeción a lo dispuesto en la normativa de protección de datos.*

##### **4. Protección de datos y derechos del interesado.**

*El tratamiento de los datos personales derivados del sistema de control de accesos se ajustará a lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2016/679, en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre de Protección de Datos Personales y Garantía de los Derechos Digitales, y en la restante normativa aplicable en materia de protección de datos*



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



personales. El Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife actuará como responsable del tratamiento respecto de los datos obtenidos a través del sistema de control de acceso a la ZBE.

#### 5. Conservación de imágenes y datos.

Las imágenes y demás datos obtenidos a través del sistema de control de accesos se conservarán durante el tiempo imprescindible para el cumplimiento de la finalidad perseguida y, con carácter general, por un plazo máximo de un mes desde su captación, salvo cuando deban conservarse por más tiempo para acreditar la comisión de infracciones, tramitar procedimientos administrativos o atender reclamaciones, recursos o requerimientos de las autoridades competentes.

#### 6. Valor probatorio de las captaciones y derecho de acceso del interesado.

Las imágenes y, en su caso, vídeos captados por el sistema, una vez verificados por el personal habilitado, podrán ser utilizados como medio probatorio en los procedimientos sancionadores derivados de la presente ordenanza, conforme a la legislación de tráfico y al procedimiento administrativo común.

Las personas interesadas podrán ejercer sus derechos en materia de protección de datos y, en particular, acceder a la información y documentación que obre en el expediente sancionador en los términos previstos en la normativa aplicable, sin perjuicio de las limitaciones derivadas de la protección de los derechos y libertades de terceras personas.

#### 7. Información previa.

Con carácter previo, se informará de la ubicación de los medios fijos de captación de imágenes mediante la señalización correspondiente, así como a través de la sede electrónica o portal web municipal, donde figurará información actualizada sobre el tratamiento de datos, sus finalidades y la forma de ejercicio de derechos por las personas interesadas.

La eficiencia administrativa se refuerza mediante la creación de un Registro Municipal de Vehículos autorizado accesible por vía electrónica, lo que permite simplificar los trámites para la ciudadanía y minimizar la intervención presencial en los procedimientos:

#### **Artículo 12. Registro Municipal de vehículos en la ZBE**

1. El Ayuntamiento dispondrá y gestionará un Registro Municipal de vehículos en la ZBE, en el que deberán inscribirse únicamente aquellos vehículos para los que el Anexo II exija inscripción previa como condición para poder acceder, circular o estacionar en la ZBE.
2. Los vehículos de acceso libre recogidos en el Anexo II no precisarán inscripción en el Registro Municipal de vehículos en la ZBE, sin perjuicio de las comunicaciones o comprobaciones de datos que, en su caso, procedan conforme a esta ordenanza y a la normativa aplicable.
3. La solicitud de inscripción del vehículo en el Registro Municipal de vehículos en la ZBE, se llevará a cabo mediante la cumplimentación de un formulario, que quedará alojado en la página web del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, el cual cumplirá 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, o norma que la sustituya.

Asimismo, la Ordenanza prevé la interoperabilidad con registros estatales, evitando duplicidades y mejorando la coordinación interadministrativa mediante el uso compartido de datos relevantes:

#### **Disposición adicional primera. Interoperabilidad**

El Ayuntamiento podrá recabar de oficio aquellos datos que obren en poder de otras administraciones públicas, y que sirvan, únicamente para acreditar los requisitos regulados en esta ordenanza, todo ello conforme a las previsiones del artículo 155 de la Ley 40/2015 de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Finalmente, la eficiencia operativa del sistema se ve asegurada a través de un mecanismo de seguimiento y revisión periódica, que permite adaptar las medidas a la evolución de los indicadores de calidad del aire y del parque móvil:

#### **Artículo 8. Revisión y modificación ZBE**



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



1. *La revisión y modificación de los anexos de esta Ordenanza podrá hacerse mediante acuerdo del Pleno que se realizará en el ejercicio de la potestad reglamentaria, siempre y cuando, con carácter previo a su adopción se lleve a cabo el preceptivo procedimiento de revisión y/o modificación del proyecto técnico en que se basa la presente ordenanza.*

*Conforme al artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, cualquier medida que suponga una regresión de la zona de bajas emisiones deberá contar con el informe previo del órgano autonómico competente en materia de protección del medio ambiente.*

2. *Cuando exista riesgo o se proceda a la declaración de episodio de contaminación atmosférica, la administración competente podrá adoptar medidas adicionales de carácter extraordinario y temporal de restricción de acceso a la ZBE, así como limitaciones al estacionamiento y/o la velocidad dentro de la ZBE, con el fin de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano.*

*Estas medidas, serán establecidas mediante Decreto de la Alcaldía dando cuenta del mismo al Pleno en la primera sesión posterior que se celebre, donde se determinará la fecha y hora a partir de las cuales se implementarán cada una de las medidas correspondientes en función del escenario que se alcance, así como su modificación y desactivación en función de la evolución de la situación de contaminación y de la predicción meteorológica.*

3. *Con carácter temporal y por motivos excepcionales de interés público, previo informe favorable del área competente en la materia, mediante Decreto de Alcaldía, se podrá suspender la aplicación de la restricción general de acceso y circulación a la ZBE, por el tiempo imprescindible para satisfacer el interés general que motive la suspensión*
4. *Con carácter previo a la adopción de cualquiera de las medidas reguladas en el presente artículo se dará la mayor difusión informativa posible a su contenido a través del portal web municipal y aquellos otros que favorezcan su conocimiento por la ciudadanía.*

En conjunto, el régimen regulatorio adoptado permite una implementación sostenible, racional y económicamente eficiente de la ZBE, conforme a los principios de buena regulación establecidos en la Ley 39/2015.

#### **Principio de transparencia y participación ciudadana**

La Ordenanza se ha tramitado conforme al principio de transparencia y al derecho de participación activa de la ciudadanía en los asuntos públicos, garantizando que el procedimiento normativo se desarrollara con plena publicidad y apertura a las aportaciones de personas y colectivos potencialmente afectados. Ello ha permitido no solo cumplir con lo dispuesto en el artículo 129.5 de la Ley 39/2015, sino también reforzar la legitimidad democrática y la calidad del contenido normativo.

Se llevó a cabo una fase de consulta pública previa, publicada en el portal web municipal el 15 de diciembre de 2025, y con una duración de un mes, finalizando el 15 de enero de 2026, en cumplimiento del artículo 133 de la Ley 39/2015. Dicha fase permitió recabar la opinión de personas, entidades y colectivos sobre los problemas que se pretendían solucionar, la necesidad y oportunidad de la norma, sus objetivos, y posibles soluciones alternativas.

Como resultado de este proceso, se recibieron 7 comentarios en la plataforma web. El análisis y sistematización de estas aportaciones se encuentran recogidos en el documento "Informe de resultados de la consulta pública previa" publicado en el Portal de participación.

#### **Principio de especificidad competencial**

La ordenanza se ha desarrollado en el marco de las competencias propias del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, conforme al artículo 25.2 de la Ley 7/1985, Reguladora de las Bases del Régimen Local, y a los artículos 7 y 18 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial.



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



**Ley 7/1985, art. 25.2 b) y g):** “El Municipio ejercerá en todo caso como competencias propias [...] b) Medio ambiente urbano, en particular [...] protección contra la contaminación atmosférica [...]. g) Tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad. Transporte colectivo urbano.”

**Real Decreto Legislativo 6/2015, art. 7 g):** “Corresponde a los municipios [...] g) La restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales.”

**Ley 7/2021, art. 14.3:** “Los municipios de más de 50 000 habitantes [...] adoptarán antes del año 2023 las medidas necesarias para establecer zonas de bajas emisiones.”

**Real Decreto 1052/2022, arts. 1 y 2:** “Este real decreto tiene por objeto regular los requisitos mínimos que deberán satisfacer las ZBE que las entidades locales establezcan [...] corresponde a las entidades locales la regulación de las ZBE, de conformidad con el artículo 14.3 de la Ley 7/2021.”

Además, la iniciativa estaba ya incluida en el Plan Normativo Municipal del ejercicio 2025 y todo el expediente se ha elaborado conforme al “Decreto de 5 de marzo de 2025 del Excmo. Sr. Alcalde por el que se aprueban las Directrices de elaboración de las Memorias de Análisis de Impacto Normativo del Excmo. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife”.

Esta especificidad garantiza que la norma no interfiere con competencias de otras administraciones y que su contenido queda claramente delimitado al ámbito de actuación local en materia de movilidad, medio ambiente y salubridad pública.

## Análisis de alternativas

Durante la fase de elaboración de la presente normativa se analizaron diversas alternativas regulatorias y de gestión con el fin de asegurar la implantación efectiva de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) en el municipio, conforme a los principios del artículo 129 de la Ley 39/2015 y a los requisitos del Real Decreto 1052/2022.

### Alternativa 1: Inacción o medidas voluntarias (sin ordenanza)

Se valoró, en primer lugar, la posibilidad de no adoptar una regulación específica, limitando la actuación municipal a medidas de carácter voluntario tales como campañas de sensibilización, compromisos de renovación de flotas o iniciativas de fomento. Esta alternativa, de implementación sencilla y escaso coste administrativo, se consideró insuficiente tanto desde el punto de vista material como jurídico, al no permitir cumplir el mandato legal relativo a la creación de una ZBE dotada de delimitación, señalización, control de accesos, sistema de autorizaciones y mecanismos de seguimiento. Asimismo, no garantizaba seguridad jurídica para ciudadanía y operadores, ni permitía ordenar el acceso en función de criterios ambientales.

### Alternativa 2: Inclusión de la ZBE en la Ordenanza General de Movilidad

Una segunda opción consistió en incorporar la regulación de la ZBE como un capítulo dentro de la Ordenanza General de Movilidad. Esta fórmula habría permitido una integración coherente con otras políticas municipales (estacionamiento, reparto urbano de mercancías, calmado del tráfico) y simplificar la estructura normativa. No obstante, esta opción solo sería viable si alcanzaba el nivel de detalle y garantía requerido por el Real Decreto 1052/2022. El riesgo de una regulación escueta que no cumpliera con los principios de necesidad, proporcionalidad y seguridad jurídica, así como la inexistencia de una reducción significativa en los plazos de tramitación, desaconsejaron su adopción.

### Alternativa 3: Extensión de accesos restringidos físicos tipo “URBAN”

También se evaluó la posibilidad de ampliar sistemas de acceso restringido físico mediante pilonas, tarjetas o interfonos, aplicables a ámbitos específicos del viario urbano. Aunque esta modalidad resultaba útil para zonas históricas o de alta sensibilidad urbana, su diseño no permitía discriminar accesos en función del impacto ambiental ni resultaba escalable a ámbitos amplios. En consecuencia, se consideró una medida complementaria de carácter localizado, no apta por sí sola para cumplir los requisitos legales de una ZBE.

### Alternativa 4: Medidas económicas y de gestión del estacionamiento sin ZBE



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



Otra alternativa contempló la adopción de medidas de tarificación del estacionamiento, ampliación de zonas reguladas, reservas de última milla o incentivos fiscales vinculados a bajas emisiones, al margen de una regulación específica de ZBE. Aunque estas medidas mostraban coherencia con los objetivos del PMUS y podían desplegarse con rapidez, se concluyó que no sustituían la necesidad de contar con un régimen normativo integral que estableciera controles de acceso obligatorios. Además, los compromisos voluntarios con operadores de transporte o el uso de campañas informativas, aun siendo valiosos como medidas de acompañamiento, no ofrecían garantías suficientes de cumplimiento.

#### **Alternativa 5: Ordenanza municipal específica de ZBE (opción adoptada)**

Finalmente, se optó por la elaboración de una ordenanza municipal específica de ZBE que estableciera el perímetro y su señalización, los criterios de acceso basados en la clasificación ambiental de la DGT, el registro electrónico de autorizaciones (ordinarias y excepcionales), sistemas automatizados de control y vigilancia, un calendario de implantación progresiva, un régimen sancionador garantista y un sistema de seguimiento mediante indicadores de calidad del aire, ambiente sonoro y tráfico. Esta opción, además, permitía una regulación modular con anexos actualizables por resolución, así como su integración con otras medidas de estacionamiento y logística. Todo ello garantizaba el cumplimiento estricto de la normativa estatal, la proporcionalidad de las restricciones, la eficiencia administrativa y la seguridad jurídica para todos los actores implicados.

#### **Conclusión**

Tras analizar las distintas alternativas, se concluyó que solo la aprobación de una ordenanza municipal específica de ZBE permite cumplir adecuadamente los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, eficiencia y transparencia exigidos por el artículo 129 de la Ley 39/2015, así como las obligaciones derivadas del Real Decreto 1052/2022, la Ley 7/2021, de Cambio Climático y la Ley 9/2025 de Movilidad Sostenible. Las demás opciones se consideraron parciales o inadecuadas por no garantizar resultados medibles ni un marco normativo estable.

### **Adecuación al Plan Normativo municipal**

La presente iniciativa normativa se encuentra incluida en el Plan Normativo del Excmo. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife para el ejercicio 2026, actualmente en tramitación, bajo la denominación “Ordenanza reguladora de la Zona de Bajas Emisiones del municipio de Santa Cruz de Tenerife”. Su inclusión anticipada en dicho instrumento de planificación normativa obedece al carácter obligatorio de su adopción antes del final del ejercicio 2025 conforme al artículo 14.3.a) de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética.

Asimismo, la elaboración de esta memoria responde a lo dispuesto en el Decreto del Excmo. Sr. Alcalde, de 5 de marzo de 2025, por el que se aprueban las “Directrices de elaboración de las memorias de análisis de impacto normativo del Excmo. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife”. Dicho decreto fue dictado en virtud de lo previsto en el artículo 124.4.b) de la Ley 7/1985, reguladora de las bases del régimen local, y el artículo 14.2 del Reglamento Orgánico del Gobierno y de la Administración del Excmo. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, y establece las bases internas para asegurar la calidad técnica y la coherencia procedimental de las iniciativas normativas de la corporación local.

La adecuación formal y sustantiva de esta norma al Plan Normativo municipal, así como al régimen interno de elaboración de memorias aprobado por el Ayuntamiento, garantiza el cumplimiento de los estándares de calidad normativa y de transparencia que deben regir la actuación reglamentaria de la administración local.

## **II. CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO**

### **Antecedentes**



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



La iniciativa reguladora para la implantación de la ZBE en el municipio de Santa Cruz de Tenerife encuentra su fundamento jurídico en diversas disposiciones normativas, así como en acuerdos y actuaciones administrativas precedentes que configuran su necesario sustento legal y técnico.

La Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética establece en su artículo 14 la obligación de que los municipios con población superior a 50.000 habitantes aprueben antes del año 2023 planes de movilidad urbana sostenible, debiendo incluir entre sus medidas el establecimiento obligatorio de Zonas de Bajas Emisiones, con el objetivo primordial de reducir las emisiones contaminantes derivadas de la movilidad urbana.

En cumplimiento de dicho mandato legal, el Ayuntamiento Pleno aprobó mediante acuerdo adoptado en sesión ordinaria de fecha 22 de diciembre de 2023, la Revisión y Actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (RAPMUS) del municipio, cuyo artículo 11 contempla explícitamente la implantación de una ZBE para la ciudad.

Adicionalmente, y al amparo del marco financiero establecido por la Orden Ministerial TMA/892/2021, publicada en el BOE nº 201 del 23 de agosto de 2021, se aprobó la convocatoria correspondiente al ejercicio 2021 del Programa de ayudas para la implantación de zonas de bajas emisiones dentro del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia del Estado Español. El Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife solicitó dicha subvención el 29 de septiembre de 2021, obteniendo mediante Orden ministerial de fecha 20 de mayo de 2022 una subvención específica por importe de 1.278.000,00 euros destinada a financiar parcialmente la actuación denominada "Zona de Bajas Emisiones en Santa Cruz de Tenerife".

Posteriormente, con fecha 24 de octubre de 2022, la Junta de Gobierno Local aprobó el expediente de contratación relativo a la elaboración del Proyecto de Zona de Bajas Emisiones, incluyendo también la dirección facultativa y coordinación en materia de seguridad y salud de las obras necesarias para su implantación. Este contrato fue adjudicado mediante procedimiento simplificado, formalizándose con fecha 21 de abril de 2023.

Dentro del referido contrato, y con carácter previo a la elaboración del proyecto integral, se presentó y aprobó el 2 de octubre de 2023 por acuerdo de la Junta de Gobierno, el proyecto específico de obra civil, imprescindible para acometer la instalación de los sistemas de control (cámaras) y la ejecución de la señalización requerida para la operatividad técnica y efectiva de la ZBE, cumpliendo así con las disposiciones de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

Finalmente, tras la entrega del proyecto completo el 15 de diciembre de 2023, la Junta de Gobierno de la ciudad procedió, el día 15 de enero de 2024, a su aprobación inicial, sometiéndolo posteriormente al trámite obligatorio de exposición pública durante treinta días hábiles (del 25 de enero al 8 de marzo de 2024), período en el que se presentaron alegaciones e informes sectoriales que fueron debidamente analizados. Como resultado de este proceso participativo y administrativo, el día 10 de junio de 2024, la Junta de Gobierno aprobó de forma definitiva el Proyecto consolidado de Zona de Bajas Emisiones de Santa Cruz de Tenerife, introduciendo modificaciones técnicas y jurídicas en atención a las alegaciones estimadas.

Adicionalmente, en el marco del expediente administrativo tramitado conforme al Real Decreto 1052/2022, se emitió informe técnico de conformidad el 5 de junio de 2024, suscrito por la Dirección General Técnica de Movilidad y Accesibilidad Universal y por el Director general de gestión técnica de proyectos estratégicos en materia de movilidad, concluyendo que el proyecto cumplía adecuadamente con todos los requisitos legales exigidos. Dicho informe avala tanto la coherencia del proyecto con el Plan de Movilidad Urbana Sostenible actualizado como su adecuación a los pliegos de contratación, los artículos 233 y 235 de la Ley 9/2017, y al artículo 90 del texto refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de Régimen Local.

En este contexto administrativo, cabe destacar también que se elaboró el correspondiente análisis económico y presupuestario para la implantación de la ZBE, así como el análisis de impacto ambiental, ambas imprescindibles para asegurar la viabilidad técnica y económica del proyecto. Dichos estudios fueron incluidos en la documentación expuesta públicamente y sirvieron como base para la toma de decisiones técnicas y políticas durante el procedimiento administrativo.



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



Este conjunto de antecedentes configura el contexto normativo y administrativo sólido sobre el que se asienta la actual Ordenanza reguladora, proporcionando seguridad jurídica y garantizando una adecuada implementación operativa, ajustada a las exigencias legales y a los principios generales de la buena administración pública.

## Principales novedades

La Ordenanza introduce una serie de novedades jurídicas, técnicas y operativas respecto al marco normativo anterior, configurando un **nuevo modelo de control de acceso, circulación y estacionamiento** en el viario urbano, en cumplimiento del artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y de los requisitos mínimos establecidos por el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre.

Entre los elementos más relevantes destacan los siguientes:

1. **Delimitación formal y vinculante de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE)**, incorporada como **Anexo I** de la Ordenanza, con valor normativo y eficacia directa sobre el viario afectado.

### Artículo 2. *Ámbito de aplicación*

1. *El ámbito territorial de aplicación de esta ordenanza abarca el territorio del municipio de Santa Cruz de Tenerife, con la delimitación establecida en el Anexo I. [...]*

2. **Régimen jurídico integral del acceso**, basado en la clasificación ambiental de los vehículos conforme al sistema de distintivos de la Dirección General de Tráfico, con excepción de vehículos autorizados. Asimismo, el artículo 10 incorpora expresamente la referencia al régimen horario aplicable conforme al Anexo II y vincula la proporcionalidad de las restricciones a la protección de colectivos vulnerables, personas de menor capacidad económica, trabajadores autónomos y microempresas y pymes.

### Artículo 10. *Condiciones de acceso, circulación y estacionamiento de la ZBE*

1. *Con carácter general, podrán acceder y circular por las calles del interior del perímetro de la ZBE y estacionar en superficie los vehículos incluidos en el apartado 1 del anexo II.*

[...]

2. *La restricción de acceso, circulación y estacionamiento será aplicable de conformidad con el horario establecido en el apartado 3 del Anexo II. [...]*

3. *Con carácter excepcional, [...] el Ayuntamiento podrá autorizar (autorización excepcional), mediante resolución motivada, el acceso [...] por razones de interés general, [...] salud pública, protección civil [...].*

[...]

5. *Proporcionalidad de las restricciones y garantías para colectivos vulnerables.*

*Las restricciones de acceso establecidas en esta Ordenanza han sido dispuestas conforme al principio de proporcionalidad, afectando únicamente a los vehículos de mayor potencial contaminante y previendo un régimen de autorizaciones suficientemente amplio para garantizar el derecho a la movilidad de toda la ciudadanía, incluidos los sectores más vulnerables, los de menor capacidad económica, los trabajadores autónomos y las microempresas y pymes. [...]*

*[...] Los titulares de vehículos con restricción de acceso que acrediten insuficiencia de recursos económicos para renovar su vehículo [...]*

3. **Creación de un Registro Municipal de Vehículos en la ZBE**, como instrumento de control, tramitación y acreditación de autorizaciones, limitado a los supuestos en los que la ordenanza exige inscripción previa y excluyendo a los vehículos de acceso libre.

### Artículo 12. *Registro Municipal de vehículos en la ZBE*



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



1. El Ayuntamiento dispondrá y gestionará un Registro Municipal de vehículos en la ZBE, en el que deberán inscribirse únicamente aquellos vehículos para los que el Anexo II exija inscripción previa como condición para poder acceder, circular o estacionar en la ZBE.

[...]

3. La solicitud de inscripción del vehículo en el Registro Municipal de vehículos en la ZBE, se llevará a cabo mediante la cumplimentación de un formulario, que quedará alojado en la página web del Ayuntamiento [...].

- 4. Implantación de un sistema automatizado de control de accesos, suficientemente determinado en sus elementos esenciales, integrado por dispositivos OCR, cámaras de contexto o CCTV y herramientas de gestión, validación y verificación de accesos,** con detalle técnico remitido al proyecto técnico aprobado y con regulación expresa sobre protección de datos, conservación de imágenes, valor probatorio de las captaciones y derecho de acceso de las personas interesadas.

#### **Artículo 11. Control de acceso**

##### *1. Sistema automático de control.*

*El control de acceso a la ZBE se realizará por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, a través del órgano municipal competente en materia de movilidad, mediante un sistema automático de control de accesos integrado por dispositivos de lectura de matrículas con tecnología de reconocimiento óptico de caracteres (OCR), cámaras de contexto o circuito cerrado de televisión (CCTV) y las aplicaciones o herramientas informáticas necesarias para la gestión, validación y verificación de los accesos, sin perjuicio de los controles que puedan realizar los agentes de la Policía Local o, en su caso, otras Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.*

##### *2. Determinación previa del sistema. Condición de operatividad.*

*El sistema de control de acceso será el previsto en el proyecto técnico de la ZBE aprobado por el Ayuntamiento, o en sus revisiones o actualizaciones posteriores debidamente aprobadas, y deberá garantizar, en todo caso, la identificación de los vehículos que acceden o salen de la ZBE, la verificación automatizada de las condiciones de acceso y la trazabilidad de las actuaciones realizadas a efectos de control, gestión y, en su caso, tramitación sancionadora*

##### *3. Instalación y uso de medios de captación de imágenes.*

*La instalación y uso de cámaras, videocámaras y de cualquier otro medio de captación y reproducción de imágenes para el control, regulación, vigilancia y disciplina del tráfico se efectuará por la autoridad municipal encargada de la regulación del tráfico, a los fines previstos en el 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, y demás normativa específica en la materia, y con sujeción a lo dispuesto en la normativa de protección de datos.*

##### *4. Protección de datos y derechos del interesado.*

*El tratamiento de los datos personales derivados del sistema de control de accesos se ajustará a lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2016/679, en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre de Protección de Datos Personales y Garantía de los Derechos Digitales, y en la restante normativa aplicable en materia de protección de datos personales. El Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife actuará como responsable del tratamiento respecto de los datos obtenidos a través del sistema de control de acceso a la ZBE.*

##### *5. Conservación de imágenes y datos.*

*Las imágenes y demás datos obtenidos a través del sistema de control de accesos se conservarán durante el tiempo imprescindible para el cumplimiento de la finalidad perseguida y, con carácter general, por un plazo máximo de un mes desde su captación, salvo cuando deban conservarse por más tiempo para acreditar la comisión de infracciones, tramitar procedimientos administrativos o atender reclamaciones, recursos o requerimientos de las autoridades competentes.*

##### *6. Valor probatorio de las captaciones y derecho de acceso del interesado.*

*Las imágenes y, en su caso, vídeos captados por el sistema, una vez verificados por el personal habilitado, podrán ser utilizados como medio probatorio en los procedimientos sancionadores derivados de la presente ordenanza, conforme a la legislación de tráfico y al procedimiento administrativo común.*

*Las personas interesadas podrán ejercer sus derechos en materia de protección de datos y, en particular, acceder a la información y documentación que obre en el expediente sancionador en los términos previstos en la normativa*



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



aplicable, sin perjuicio de las limitaciones derivadas de la protección de los derechos y libertades de terceras personas.

#### 7. Información previa.

Con carácter previo, se informará de la ubicación de los medios fijos de captación de imágenes mediante la señalización correspondiente, así como a través de la sede electrónica o portal web municipal, donde figurará información actualizada sobre el tratamiento de datos, sus finalidades y la forma de ejercicio de derechos por las personas interesadas.

- 5. Tipificación expresa de la conducta infractora aplicable en el ámbito de la ZBE**, con conexión al régimen sancionador general de la Ley de Tráfico.

#### Artículo 16. Infracciones

El acceso, circulación o estacionamiento en la ZBE con inobservancia de las determinaciones de esta Ordenanza constituye Infracción GRAVE, de acuerdo con lo determinado en el artículo 76.z3) de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobada por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

- 6. Régimen de autorizaciones específicas y excepcionales**, que incluye supuestos de necesidad, urgencia o prestación de servicios esenciales, así como su revocación en caso de pérdida de requisitos. El régimen de revocación se completa, además, con una diferenciación entre supuestos de cancelación automática y supuestos que requieren resolución previa, garantizando en los primeros la notificación al interesado antes de su efectividad práctica a efectos de control automatizado y, en su caso, del régimen sancionador.

#### Artículo 13. Régimen de autorizaciones de acceso, circulación y estacionamiento

1. La obtención de una autorización [...] requiere la previa solicitud de inscripción del vehículo en el Registro municipal de vehículos en la ZBE.

[...]

#### Artículo 14. Revocación de las autorizaciones

Las autorizaciones de acceso podrán ser revocadas y, en consecuencia, perderán su eficacia en los siguientes supuestos, sin perjuicio de las infracciones y responsabilidades que, en su caso, pudieran derivarse:

[...]

b) Cuando el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife compruebe que el vehículo inscrito no cumple las condiciones y requisitos en virtud de las cuales se concedió la autorización.

[...]

En el caso previsto en las letras a), c), d) y e) de este artículo, la cancelación de la autorización operará automáticamente desde que se produzca el hecho determinante. No obstante, el Ayuntamiento deberá notificar dicha cancelación a la persona interesada, y su efectividad frente al titular a efectos de control automatizado del acceso y, en su caso, del régimen sancionador, no se producirá hasta el día siguiente al de la práctica de la notificación o de su puesta a disposición conforme a la normativa administrativa aplicable.

En los casos previstos en las letras b), f), g) y h), previamente a que se dicte la resolución por la cual se cancela la autorización, la persona interesada tendrá derecho a alegar lo que a su derecho convenga por un plazo máximo de quince días hábiles.

- 7. Previsión de mecanismos de colaboración interadministrativa**, incluyendo la interoperabilidad con otros registros públicos.

#### Disposición adicional primera. Interoperabilidad

El Ayuntamiento podrá recabar de oficio aquellos datos que obren en poder de otras administraciones públicas, y que sirvan, únicamente para acreditar los requisitos regulados en esta ordenanza, todo ello conforme a las previsiones del artículo 155 de la Ley 40/2015 de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

#### Artículo 9. Colaboración interadministrativa



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



El Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife establecerá mecanismos de colaboración y cooperación con los municipios colindantes, y el órgano autonómico competente en materia de protección del medio ambiente, [...].

#### **Disposición adicional tercera. Comunicación de la ZBE a las Administraciones competentes**

El Ayuntamiento informará al Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico y al órgano autonómico competente en materia de medio ambiente sobre las ZBE [...].

- 8. Regulación reforzada de la señalización de la ZBE**, conforme a la normativa estatal y a las necesidades operativas del sistema de control, mediante un esquema secuencial compuesto por señal vertical de aproximación o preseñalización, señal vertical de aviso o de prohibición de giro con restricciones cuando proceda, señal vertical de entrada con restricciones, señalización horizontal identificativa en el pavimento y señal vertical de salida de la ZBE...señalización informativa complementaria y paneles de mensajería variable en los accesos principales y entornos de la ZBE.

#### **Artículo 6. Señalización de la ZBE**

##### *1. Señalización obligatoria en puntos de acceso*

*Todos los puntos de acceso a la ZBE de Santa Cruz de Tenerife [...] deberán estar señalizados de forma clara, visible e inequívoca [...]. En cada acceso a la ZBE existirá, con carácter general, una señal vertical de aproximación o preseñalización [...], una señal vertical de aviso o de prohibición de giro con restricciones, siempre que proceda, una señal vertical de entrada con restricciones, señalización horizontal identificativa de la ZBE en el pavimento en las entradas y, en las salidas del ámbito, la correspondiente señal vertical de salida de la ZBE.*

[...]

##### *3. La información sobre la ZBE se reforzará mediante señalización informativa complementaria y, en particular, mediante paneles de mensajería variable u otros sistemas dinámicos de información al tráfico, [...]*

Estas novedades configuran un régimen jurídico **completo, cerrado y autoaplicativo**, que dota a la Administración local de los instrumentos necesarios para **garantizar el cumplimiento efectivo** del mandato del artículo 14.3 de la Ley 7/2021 y del Real Decreto 1052/2022, respetando además los principios de **necesidad, proporcionalidad, eficacia y seguridad jurídica** consagrados en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

## **Encaje normativo**

La presente Ordenanza se inserta en un marco normativo multiescalar integrado por normas de la Unión Europea, legislación básica del Estado, normativa autonómica de Canarias y disposiciones municipales de planeamiento y ejecución, que constituyen el bloque de legalidad habilitante para la regulación de las ZBE en entornos urbanos.

### **Normativa europea**

El marco de referencia en el ordenamiento de la Unión lo constituye la Directiva (UE) 2024/2881, de 23 de octubre, sobre la calidad del aire ambiente y una atmósfera más limpia en Europa, actualmente en fase de transposición, que sustituye a las Directivas 2008/50/CE y 2004/107/CE. Esta Directiva establece nuevos valores límite de concentración para contaminantes como el dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>) y las partículas PM<sub>10</sub> y PM<sub>2,5</sub>, y obliga a los Estados miembros a adoptar planes correctores locales cuando dichos valores sean superados. Entre las medidas recomendadas para tal fin se incluyen de forma expresa las zonas de bajas emisiones como instrumento estructural prioritario.

Adicionalmente, el Reglamento (UE) 2024/1257, de 24 de abril, relativo a las emisiones de vehículos (norma Euro 7), refuerza la base técnica de la clasificación ambiental, al exigir una evaluación más estricta de las emisiones contaminantes en condiciones reales de conducción. Este marco favorece la adopción de restricciones diferenciadas por distintivo ambiental.

### **Normativa estatal**



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



La obligación directa de establecer zonas de bajas emisiones en el ámbito urbano deriva del artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, que impone a los municipios de más de 50.000 habitantes la adopción de planes de movilidad urbana sostenible que incluyan, entre otras medidas, el establecimiento de una ZBE.

Esta previsión ha sido desarrollada reglamentariamente por el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, norma de carácter básico conforme a su disposición final única. En su artículo 10 y Anexo I se detallan los requisitos mínimos que deben cumplir los proyectos normativos relativos a las ZBE, incluyendo aspectos como la delimitación territorial, la justificación técnica y ambiental, los sistemas de control de accesos y el régimen de autorizaciones.

Asimismo, el 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, habilita a las entidades locales para adoptar medidas de restricción del tráfico por razones medioambientales, de conformidad con su artículo 7.a) y artículo 18.

Por su parte, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, y sus modificaciones posteriores, sigue siendo aplicable como norma marco para la evaluación de la calidad del aire, en tanto no se complete la transposición de la Directiva (UE) 2024/2881.

Por su parte, la Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible, configura un marco jurídico básico para la movilidad en todo el territorio nacional y refuerza el papel de las entidades locales como administraciones competentes para planificar y gestionar medidas que promuevan una movilidad ambientalmente responsable. En particular, en sus artículos 24 a 26, reconoce la competencia municipal para la elaboración y ejecución de planes de movilidad sostenible, así como para establecer medidas que restrinjan el acceso a determinadas zonas urbanas por motivos medioambientales. Este marco legal integra plenamente las ZBE como uno de los instrumentos clave para alcanzar los objetivos de calidad del aire, reducción de emisiones y eficiencia del sistema de transporte urbano.

#### **Normativa autonómica**

La Ley 6/2022, de 27 de diciembre, de Cambio Climático y Transición Energética de Canarias, modificada por el Decreto-ley 5/2024, de 24 de junio, establece en su artículo 47 el deber de las administraciones públicas canarias de promover sistemas de movilidad urbana baja en emisiones, con inclusión expresa de las zonas de bajas emisiones como instrumento operativo de mitigación. Esta norma, integrada en el bloque autonómico de sostenibilidad climática, consolida la coherencia vertical del marco regulador en el territorio de la Comunidad Autónoma.

#### **Normativa local y planeamiento vigente**

En el ámbito local, la regulación de la ZBE se vincula directamente al contenido del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Santa Cruz de Tenerife, aprobado mediante acuerdo plenario de 22 de diciembre de 2023 (*BOP nº 11, de 24 de enero de 2024*), cuyo artículo 11 recoge expresamente el diseño e implantación progresiva de la zona de bajas emisiones como medida prioritaria. Este instrumento de planificación, alineado con la normativa básica estatal, sirve de soporte inmediato a la regulación contenida en esta Ordenanza.

Cabe destacar la coherencia con el Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible (PACES), aprobado el 31 de marzo de 2023 y publicado en el Boletín Oficial de la Provincia nº 44/2023, donde se contempla explícitamente la implantación de una ZBE en el municipio como medida esencial para la reducción de emisiones contaminantes y la mejora de la calidad del aire urbano. Este instrumento estratégico, en cumplimiento del Pacto de las Alcaldías, incorpora como objetivos clave tanto la mitigación del cambio climático como la adaptación a sus efectos, estableciendo compromisos municipales para el horizonte 2030.

#### **Normas derogadas**



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



La aprobación de la presente Ordenanza reguladora de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) no conlleva la derogación expresa de ninguna norma municipal con rango de ordenanza en vigor, al no existir contradicción material entre sus disposiciones y las normas previamente vigentes.

En aplicación de la Disposición derogatoria incluida en esta Ordenanza:

#### **Disposición derogatoria única**

*Con la entrada en vigor de esta Ordenanza queda derogada cualquier otra disposición de igual o inferior rango que se oponga a esta Ordenanza o contradiga la misma.*

Se entiende que quedarán sin efecto todas aquellas normas reglamentarias, instrucciones, bandos u otros actos de alcance general que establezcan un régimen de acceso, circulación o control en el perímetro de la ZBE incompatible con lo dispuesto en la presente norma.

La presente Ordenanza no deroga ni sustituye ni afecta los instrumentos de planificación vigentes, tales como el PMUS, el PACES o el PGO, con los que mantiene una relación de coherencia y complementariedad.

## **Vigencia de la norma**

La entrada en vigor de la Ordenanza queda regulada en la Disposición final única del propio texto normativo, cuyo tenor literal es el siguiente:

#### **Disposición final única. Entrada en vigor**

*Esta Ordenanza entrará en vigor, una vez aprobada por el Pleno del Ayuntamiento, a los quince días hábiles de la publicación de su texto íntegro en el Boletín Oficial de la Provincia, en los términos dispuestos en el artículo 70.2, en relación con el 65.2, de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, salvo las previsiones contenidas en la disposición transitoria única.*

En consecuencia, la vigencia de la norma queda condicionada al cumplimiento de dos requisitos formales:

1. Publicación íntegra en el Boletín Oficial de la Provincia, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 70.2 de la Ley 7/1985, Reguladora de las Bases del Régimen Local.
2. Transcurso del plazo de quince días hábiles desde dicha publicación, configurando una *vacatio legis* mínima que garantiza la publicidad, conocimiento y capacidad de adaptación por parte de los ciudadanos y operadores afectados.

La Ordenanza tendrá una vigencia indefinida, sin perjuicio de las revisiones periódicas que se acuerden por el Ayuntamiento, tal y como dispone expresamente el artículo 8.

El sistema de seguimiento, evaluación y mejora continua previsto en la Ordenanza, junto con los mecanismos de revisión y modificación regulados en su artículo 8, permite adaptar progresivamente la norma a la evolución de los indicadores ambientales, sociales y tecnológicos, asegurando su eficacia, proporcionalidad y coherencia con el marco legal vigente.

## **Estructura de la Propuesta Normativa**

La Ordenanza se articula en torno a una estructura normativa clara y sistemática conforme a los principios de técnica normativa y a los requisitos legales vigentes. Se compone por tres Títulos que se desarrollan a lo largo de diecisiete artículos, cuatro disposiciones adicionales, una disposición transitoria, una disposición derogatoria, una disposición final y dos anexos.

### **Título I. Disposiciones generales**



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



En este título se recogen los elementos esenciales que definen el marco general de la norma: el objeto de la Ordenanza, su ámbito de aplicación, las definiciones de los conceptos clave, así como aspectos relacionados con la señalización, la gobernanza colaborativa y la publicidad de la medida.

## **Título II. Zona de Bajas Emisiones**

Este título desarrolla, por un lado, las condiciones específicas de acceso, circulación y estacionamiento dentro de la ZBE del municipio y, por otro, el régimen de funcionamiento de la zona, incluyendo el control de accesos, el registro municipal de vehículos, el régimen de autorizaciones y su revocación.

## **Título III. Régimen sancionador**

En este título se establece el procedimiento sancionador aplicable en caso de incumplimiento, incluyendo la tipificación de las infracciones y la correspondiente graduación de sanciones.

### **Disposición adicional primera**

Reconoce la facultad del Ayuntamiento para recabar los datos necesarios con el fin de verificar el cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ordenanza.

### **Disposición adicional segunda**

Establece que el Ayuntamiento garantizará el acceso digital a la información y trámites de la ZBE, incorporando criterios de accesibilidad y perspectiva de género.

### **Disposición adicional tercera**

Obliga al Ayuntamiento a comunicar la implantación y evolución de la ZBE a las administraciones estatal y autonómica competentes en materia ambiental.

### **Disposición adicional cuarta**

Recoge expresamente la reducción legal aplicable en caso de pago voluntario de la sanción dentro del plazo legalmente establecido, de conformidad con la normativa estatal sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

### **Disposición transitoria única**

Introduce un periodo de adaptación, durante el cual no será de aplicación el régimen sancionador previsto, facilitando así una implementación progresiva de las medidas.

### **Disposición derogatoria única**

Deroga todas aquellas disposiciones de igual o inferior rango que resulten contrarias a la presente Ordenanza.

### **Disposición final única**

Establece la fecha de entrada en vigor de la norma.

## **Anexos**

- ANEXO I: Delimitación territorial de la Zona de Bajas Emisiones de Santa Cruz de Tenerife.
- ANEXO II: Acceso a la ZBE

La estructura completa de esta propuesta de Ordenanza es la que a continuación se indica:

## **PREÁMBULO**

- I Marco Legal y normativo
- II Principios regulatorios



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



- III La estructura de la norma
- IV Impacto económico, social y principio de transición justa
- V Justificación del ámbito territorial y proporcionalidad de las restricciones

#### **TÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES**

- Artículo 1. Objeto
- Artículo 2. Ámbito de aplicación
- Artículo 3. Competencia municipal
- Artículo 4. Definiciones
- Artículo 5. Principios y finalidades que rigen la presente ordenanza
- Artículo 6. Señalización de la ZBE
- Artículo 7. Seguimiento
- Artículo 8. Revisión y modificación ZBE
- Artículo 9. Colaboración interadministrativa

#### **TÍTULO II. ZONA DE BAJAS EMISIONES**

- **CAPÍTULO I. Limitaciones de acceso**
  - Artículo 10. Condiciones de acceso, circulación y estacionamiento de la ZBE
  - Artículo 11. Control de acceso
- **CAPÍTULO II. Régimen de funcionamiento**
  - Artículo 12. Registro Municipal de vehículos en la ZBE
  - Artículo 13. Régimen de autorizaciones de acceso, circulación y estacionamiento
  - Artículo 14. Revocación de las autorizaciones

#### **TÍTULO III: Régimen sancionador**

- Artículo 15. Procedimiento sancionador
- Artículo 16. Infracciones
- Artículo 17. Graduación de las sanciones

#### **Disposición adicional primera. Interoperabilidad**

#### **Disposición adicional segunda. Información y trámites de la ZBE**

#### **Disposición adicional tercera. Comunicación de la ZBE a las Administraciones competentes**

#### **Disposición adicional cuarta. Reducción legal por pago voluntario**

#### **Disposición transitoria única**

#### **Disposición derogatoria única**

#### **Disposición final única. Entrada en vigor**

#### **ANEXO I – Delimitación gráfica de la ZBE de Santa Cruz de Tenerife**

#### **ANEXO II – Acceso a la ZBE**

### **Análisis Jurídico**

A continuación, se presenta un análisis jurídico exhaustivo de la Ordenanza reguladora de la ZBE de Santa Cruz de Tenerife. El estudio se centra en su preámbulo, las disposiciones normativas y los principios jurídicos que sustentan su validez, en el contexto del marco legal aplicable a nivel europeo, estatal, autonómico y local. Asimismo, se valoran posibles conflictos normativos y el grado de adecuación de la Ordenanza a los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



## PREÁMBULO

### I. Marco legal y normativo

El preámbulo establece una base jurídica sólida y multiescalar que legitima la creación y regulación de la ZBE como un instrumento necesario y obligatorio conforme a la legislación vigente, identificando tanto el marco normativo nacional, autonómico y local, como los compromisos internacionales y europeos que la sustentan. Se destacan especialmente:

- **Ámbito europeo:** La ordenanza se adecúa al marco europeo vigente en materia de calidad del aire, representado por la Directiva (UE) 2024/2881, de 23 de octubre, sobre la calidad del aire ambiente y una atmósfera más limpia en Europa, como norma de referencia actual en esta materia.
- **Ámbito estatal:** Se fundamenta principalmente en la Ley 7/2021, de Cambio Climático y Transición Energética, que en su artículo 14.3.a impone la obligación a los municipios de más de 50.000 habitantes de establecer una ZBE antes de 2023. Esta obligación se desarrolla reglamentariamente mediante el Real Decreto 1052/2022, el cual fija criterios técnicos y procedimentales, con carácter vinculante y se ve reforzada por la Ley 9/2025, de 27 de noviembre, de Movilidad Sostenible, vigente desde el 5 de diciembre de 2025, que configura un marco jurídico básico para la movilidad en todo el territorio nacional y refuerza el papel de las entidades locales como administraciones competentes para planificar y gestionar medidas que promuevan una movilidad ambientalmente responsable.
- **Normas transversales:** El texto también incorpora fundamentos constitucionales (arts. 43 y 45 CE), en conexión con normas estatales como la Ley 34/2007, la Ley 33/2011, y el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico (RDLeg. 6/2015), que habilitan claramente a los municipios a restringir el tráfico por razones medioambientales y de salud pública.
- **Ámbito autonómico y local:** Se refuerza con la Ley 6/2022 de Canarias, el PACES, el PMUS, ordenanzas de aplicación relacionadas con la circulación y la movilidad en la ciudad y documentos que integran la planificación estratégica municipal. En conjunto, el preámbulo no solo enumera normas, sino que articula un sistema coherente de fuentes jurídicas que sustentan la competencia y obligación del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife para dictar la presente Ordenanza.

### II. Principios regulatorios

En este bloque se analizan los principios de la buena regulación recogidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, con referencia explícita a cada uno de ellos:

- **Necesidad y eficacia:** se justifica la ordenanza como un instrumento necesario para cumplir obligaciones legales (Ley 7/2021, de cambio climático y transición energética, Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, y Ley 9/2025, de 27 de noviembre, de Movilidad Sostenible) y además proteger derechos fundamentales como la salud y el medio ambiente.
- **Proporcionalidad:** se pondera el impacto de las restricciones de circulación, limitándose a los vehículos más contaminantes y reconociendo un sistema de excepciones precisamente dirigidas a garantizar la consecución de los objetivos pretendidos minimizando afecciones, lo que permite concluir que las medidas son adecuadas y no excesivas.
- **Flexibilidad:** la norma se presenta abierta a la adaptación futura, evitando una regulación rígida que impida su evolución.
- **Seguridad jurídica:** se subraya la coherencia con la legislación vigente (Ley 7/2021, RD 1052/2022 y normativa europea), lo cual garantiza estabilidad y previsibilidad para los operadores jurídicos y ciudadanos.
- **Transparencia y participación ciudadana:** se detallan los mecanismos de consulta pública, participación ciudadana y audiencia previa que se han desarrollado en cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 39/2015.
- **Eficiencia:** se evita la imposición de cargas administrativas innecesarias, y se busca una gestión racional de los recursos públicos.



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



- **Especificidad:** se delimita el contenido normativo a las competencias propias del municipio, evitando duplicidades normativas con otras disposiciones vigentes.

### III. Estructura de la norma

El preámbulo también detalla con precisión la estructura de la Ordenanza, que incluye:

- **Tres Títulos**, organizados en diecisiete artículos:
  - Título I: Disposiciones generales (objeto, ámbito, definiciones, señalización, gobernanza).
  - Título II: Condiciones de acceso, circulación y estacionamiento; sistemas de control.
  - Título III: Régimen sancionador (no se detalla en el fragmento original, pero se menciona su existencia).
- **Siete disposiciones:** cuatro adicionales, una transitoria, una derogatoria y una final.
- **Dos anexos:** delimitación territorial de la ZBE y condiciones de acceso.

### IV. Impacto económico, social y principio de transición justa

El preámbulo incorpora expresamente la referencia al análisis de impacto económico, presupuestario y social contenido en la MAIN y en su Anexo I, exteriorizando así en el propio texto normativo la existencia de una ponderación específica de los efectos de la medida sobre la ciudadanía, los sectores económicos y los colectivos potencialmente afectados. Esta incorporación refuerza la motivación externa de la ordenanza y su coherencia con el principio de proporcionalidad, especialmente en relación con personas de menor capacidad económica, trabajadores autónomos, microempresas, pymes y personas en situación de dependencia o con necesidades de cuidado y acompañamiento. Asimismo, el preámbulo conecta esta ponderación con el principio de transición justa recogido en la Ley 6/2022, de 27 de diciembre, de cambio climático y transición energética de Canarias.

### V. Justificación del ámbito territorial y proporcionalidad de las restricciones

El preámbulo justifica la delimitación territorial de la ZBE con base en los datos actualizados de calidad del aire, los estudios de movilidad, tráfico y estructura urbana incorporados al expediente, así como en la necesidad de evitar efectos indeseados en las áreas colindantes. Además, exterioriza expresamente que la ordenanza emplea el sistema estatal de distintivos ambientales como instrumento objetivo, homogéneo, verificable e interoperable para identificar el potencial contaminante de las distintas categorías de vehículos. El preámbulo recoge también datos concretos de calidad del aire y el análisis de alternativas regulatorias y no regulatorias, reforzando así la motivación del perímetro y de las restricciones adoptadas.

## TÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES

### - Artículo 1. Objeto

El artículo 1 establece como objeto de la Ordenanza la creación y delimitación de la ZBE de Santa Cruz de Tenerife, así como la fijación de los criterios de acceso, circulación y estacionamiento en la misma. Esta disposición se encuentra correctamente fundamentada en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, cuyo artículo 14.3.a) impone a los municipios de más de 50.000 habitantes la obligación de establecer zonas de bajas emisiones. La redacción de este artículo responde a la necesidad de dar cumplimiento a este mandato legal, en coherencia con el principio de legalidad recogido en el artículo 9.3 de la Constitución Española. Asimismo, el artículo está en línea con el principio de sostenibilidad urbana consagrado en las políticas públicas de movilidad.

### - Artículo 2. Ámbito de aplicación

El artículo 2 delimita el ámbito de aplicación territorial y subjetivo de la norma. En su apartado primero, señala que la ZBE se establece dentro del término municipal, con delimitación en el Anexo I. El apartado segundo establece la



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



aplicabilidad de la Ordenanza a todo vehículo que acceda a la ZBE, sin perjuicio de las exenciones, lo que permite adaptar la norma a criterios de proporcionalidad y no discriminación, conforme al artículo 14 de la CE.

#### - **Artículo 3. Competencia municipal**

En el artículo 3, la norma justifica de manera adecuada la competencia municipal. En primer lugar, se cita el artículo 25.2.b) y 25.2.g) de la LBRL, que reconoce a los municipios competencias propias en medio ambiente urbano y movilidad. A continuación, se refuerza esta base competencial con la Ley 7/2021 ya mencionada, el Real Decreto Legislativo 6/2015, que regula la competencia municipal sobre tráfico urbano (artículo 7), y el Real Decreto 1052/2022, que concreta el marco técnico de las ZBE. Esta triple base jurídica da solidez a la ordenanza, ya que cubre tanto el plano competencial como el sustantivo y técnico, cumpliendo el principio de seguridad jurídica (artículo 9.3 CE) al fundamentar claramente su alcance regulatorio.

#### - **Artículo 4. Definiciones**

El artículo 4 define los principales conceptos jurídicos y técnicos utilizados en la norma. La definición de ZBE se construye sobre el marco del artículo 2 del Real Decreto 1052/2022, pero lo desarrolla y adapta al ámbito municipal, incorporando referencias expresas a la reducción de la contaminación acústica del tráfico rodado, a la mitigación de emisiones de gases de efecto invernadero y a la cartografía oficial municipal como soporte de publicidad y consulta pública. Asimismo, la clasificación de los vehículos por distintivo ambiental responde a lo regulado en el Anexo II del Reglamento General de Vehículos (Real Decreto 2822/1998), en su versión modificada. La ordenanza incorpora además la categoría de vehículos A o sin distintivo ambiental como categoría de mayor potencial contaminante, cuyo acceso queda restringido con carácter general. Incluir estas definiciones en la ordenanza evita interpretaciones arbitrarias y facilita la aplicación homogénea de la norma, en línea con el principio de tipicidad en la potestad sancionadora administrativa.

#### - **Artículo 5. Principios y finalidades que rigen la presente ordenanza**

El artículo 5 recoge los principios inspiradores de la ordenanza, entre ellos, la reducción de emisiones, la corresponsabilidad público-privada y la integración de la perspectiva de género. Estos principios se alinean con el contenido del artículo 45 de la CE, que consagra el derecho a un medio ambiente adecuado y el deber de todos a conservarlo. También encuentra sustento en el artículo 3 de la Ley 7/2021, que establece la necesidad de que las actuaciones públicas en materia de cambio climático se basen en la equidad intergeneracional, la justicia climática y la protección de la salud pública. Por tanto, este artículo no solo es jurídicamente correcto, sino que fortalece la dimensión ética y social de la regulación. El artículo incorpora además de forma expresa el principio de transición justa y equidad social, vinculándolo a la protección de los colectivos vulnerables, trabajadores autónomos, microempresas y pymes, así como el principio de proporcionalidad, que se conecta con el sistema de seguimiento y revisión periódica de la ordenanza.

#### - **Artículo 6. Señalización de la ZBE**

El artículo 6 regula de forma más completa la señalización de la ZBE, garantizando que todos los accesos se encuentren dotados de un sistema secuencial de información compuesto, con carácter general, por preseñalización de aproximación, señalización vertical de aviso o prohibición de giro con restricciones cuando proceda, señalización vertical de entrada con restricciones, señalización horizontal identificativa en pavimento y señalización de salida del ámbito. La regulación se completa con señalización informativa complementaria y paneles de mensajería variable en los principales accesos a la ciudad y en los entornos de la ZBE, reforzando la información previa al conductor, la visibilidad del régimen aplicable y la seguridad jurídica del sistema de control.

#### - **Artículo 7. Seguimiento**

El artículo 7 regula de forma detallada el sistema de seguimiento, evaluación y mejora continua de la Zona de Bajas Emisiones, en cumplimiento de los artículos 7, 8, 9 y 12 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre. La Ordenanza prevé un sistema permanente de monitorización ambiental que permitirá comprobar la eficacia real de las medidas adoptadas en cuanto a reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mejora de la calidad del aire y disminución de la contaminación acústica, así como el control del tráfico motorizado. Este sistema se basa en indicadores estructurados conforme al Anexo II del Real Decreto, organizados en categorías técnicas (movilidad, calidad del aire, emisiones, ruido y gestión de accesos), y permite evaluar periódicamente el cumplimiento de los



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



objetivos establecidos, con informes anuales accesibles a la ciudadanía. Se garantiza así la trazabilidad y rendición de cuentas, en línea con los principios de transparencia y buena administración. Asimismo, la regulación del seguimiento se completa con la obligación de aprobar, en caso de desviaciones significativas y continuadas respecto de los objetivos establecidos, una propuesta o plan de medidas correctoras en un plazo máximo de seis meses desde la aprobación del informe anual, lo que refuerza la eficacia real del sistema y su adecuación al principio de mejora continua.

- **Artículo 8. Revisión y modificación ZBE**

El artículo 8 distingue adecuadamente entre, por un lado, la revisión y modificación normativa de los anexos de la ordenanza, que corresponde al Pleno y exige con carácter previo la revisión o modificación del proyecto técnico en que se basa la ZBE, y, por otro, la adopción de medidas extraordinarias, temporales y excepcionales vinculadas a episodios de contaminación o a otras circunstancias de interés público, cuya naturaleza es ejecutiva y no altera por sí misma el contenido estructural de la ordenanza. Esta diferenciación preserva el principio de jerarquía normativa y refuerza la seguridad jurídica del sistema.

- **Artículo 9. Colaboración interadministrativa**

El artículo 9 promueve la colaboración interadministrativa, lo cual es jurídicamente procedente conforme al artículo 140 de la CE, que garantiza la autonomía municipal, y a los artículos 55 y siguientes de la Ley 40/2015, sobre relaciones interadministrativas. La referencia expresa a los municipios colindantes y a la Comunidad Autónoma refuerza la lógica de gobernanza multinivel imprescindible para el éxito de medidas que trascienden el ámbito puramente local.

## TITULO II. ZONA DE BAJAS EMISIONES

- **CAPÍTULO I. Limitaciones de acceso**

- **Artículo 10. Condiciones de acceso, circulación y estacionamiento de la ZBE**

El artículo 10 regula las condiciones de acceso, circulación y estacionamiento en la ZBE mediante una estructura escalonada y coherente con el principio de proporcionalidad. El apartado primero delimita el acceso general con remisión al Anexo II, configurando un criterio objetivo basado en las categorías ambientales de los vehículos.

El apartado segundo incorpora expresamente el régimen horario de aplicación de las restricciones y lo justifica por referencia a la distribución diaria del tráfico, la funcionalidad del ámbito, los datos disponibles de calidad del aire y laafección acústica asociada al tráfico viario, reforzando así la motivación de la medida.

El apartado tercero regula las autorizaciones excepcionales por razones de interés general, seguridad, salud pública, protección civil y supuestos análogos, mediante resolución motivada y con exigencia de inscripción en el Registro Municipal.

El apartado cuarto prevé la pérdida del derecho de acceso cuando desaparecen los requisitos que justificaban la exención.

El apartado quinto incorpora una cláusula específica de proporcionalidad de las restricciones y de garantías para colectivos vulnerables, y el apartado sexto completa el sistema con una herramienta de consulta en línea para facilitar a la ciudadanía el conocimiento del régimen aplicable.

- **Artículo 11. Control de acceso**

El artículo 11 regula el control de acceso a la ZBE mediante sistemas tecnológicos automatizados. El uso de cámaras OCR, videovigilancia y otras tecnologías está expresamente permitido por el artículo 7 del Real Decreto Legislativo 6/2015 (Texto refundido de la Ley sobre Tráfico), que reconoce a los municipios la potestad para instalar dispositivos de control del tráfico. Además, la referencia expresa a la Ley Orgánica 3/2018, de Protección de Datos Personales, asegura el respeto a los derechos fundamentales, especialmente el derecho a la intimidad y a la protección de datos (artículo 18.4 CE).

Este artículo cumple adecuadamente con los principios de licitud, minimización y transparencia del tratamiento de datos personales, al exigir señalización previa de los dispositivos y publicación en la web municipal. Esta obligación



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



responde también al criterio jurisprudencial del Tribunal Constitucional (por ejemplo, STC 292/2000), que impone que la videovigilancia con fines sancionadores debe ir acompañada de información previa al ciudadano. La posibilidad de utilizar estas imágenes como prueba en procedimientos sancionadores refuerza la eficacia del sistema, y su legalidad está avalada por la Ley 39/2015 de procedimiento administrativo.

El precepto concreta además la determinación previa del sistema en el proyecto técnico aprobado, regula expresamente la condición del Ayuntamiento como responsable del tratamiento, fija el plazo general de conservación de imágenes y datos en un mes salvo excepciones legalmente justificadas, reconoce el derecho de acceso de las personas interesadas y exige información previa sobre la ubicación de los medios de captación y sobre el tratamiento de datos.

- **CAPÍTULO II. Régimen de funcionamiento**

- **Artículo 12. Registro Municipal de vehículos en la ZBE**

El artículo 12 configura el Registro Municipal de vehículos en la ZBE como un instrumento dirigido exclusivamente a los supuestos en los que la ordenanza exige inscripción previa como condición de acceso, circulación o estacionamiento, quedando fuera del mismo los vehículos de acceso libre. De este modo se evita imponer cargas administrativas innecesarias a quienes no requieren autorización ni inscripción previa, reforzando la eficiencia administrativa y la proporcionalidad del sistema. La gestión electrónica del Registro mediante formulario web garantiza la simplificación administrativa y el acceso digital conforme a los artículos 6 y 14 de la Ley 39/2015, y a los principios de interoperabilidad y accesibilidad electrónica recogidos en la Ley 40/2015. El cumplimiento con la LOPDGDD en el tratamiento de datos personales refuerza la legalidad del sistema.

- **Artículo 13. Régimen de autorizaciones de acceso, circulación y estacionamiento**

El artículo 13 detalla el régimen de autorizaciones. La exigencia de solicitud previa y de datos identificativos, así como la documentación justificativa, se ajusta a las exigencias del artículo 66 de la Ley 39/2015, en cuanto a los requisitos formales de una solicitud administrativa. El procedimiento previsto es jurídicamente correcto, con admisión de solicitudes sobrevenidas en casos de urgencia, siempre que se justifique debidamente la necesidad, lo que introduce una flexibilidad razonable sin comprometer el principio de igualdad.

El sistema de extinción automática por cambio de titularidad u otras circunstancias está alineado con lo dispuesto en el Reglamento General de Vehículos y con la necesidad de mantener actualizado el Registro, lo que garantiza su fiabilidad como instrumento jurídico. Asimismo, la limitación a una única autorización por vehículo evita duplicidades o abusos, en coherencia con el principio de unidad de acto administrativo.

La exigencia de ITV en vigor es una medida congruente con lo dispuesto en el artículo 10 del Reglamento General de Vehículos y en las normativas sobre seguridad vial. Su inclusión en este artículo refuerza el control de que solo vehículos en condiciones técnicas adecuadas puedan acceder a la ZBE.

El artículo 13 se completa con mecanismos adicionales que refuerzan su carácter garantista y su orientación a la transición justa: la solicitud sobrevenida dentro del plazo previsto produce efectos suspensivos sobre el expediente sancionador, con archivo en caso de concesión; se regulan autorizaciones específicas por cuidado de personas mayores y/o dependientes residentes en la ZBE; y se introduce una autorización temporal por insuficiencia económica para la renovación del vehículo, con criterios objetivos de ingresos y ausencia de vehículo alternativo menos contaminante, gratuidad de la tramitación y plazo de resolución de diez días hábiles.

- **Artículo 14. Revocación de las autorizaciones**

El artículo 14 regula la modificación de circunstancias que suponen la pérdida de la autorización. Esta previsión es esencial para dotar de eficacia al sistema y está jurídicamente bien diseñada. La distinción entre supuestos de cancelación automática (por ejemplo, extinción del plazo o comunicación del titular) y aquellos que requieren resolución previa tras alegaciones (como fraude o falsedad) respeta el derecho de audiencia y alegaciones de la persona interesada, en coherencia con las garantías básicas del procedimiento administrativo común, y se ajusta al principio de proporcionalidad sancionadora y al debido procedimiento administrativo.



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



Además, la inclusión del supuesto de omisión intencionada de datos o aportación de datos falsos introduce una previsión de control que permite actuar contra el fraude. Además, la inclusión del supuesto de omisión intencionada de datos o aportación de datos falsos introduce una previsión de control frente al fraude, reforzando la integridad del sistema de autorizaciones y la fiabilidad del Registro Municipal.

Asimismo, en los supuestos de cancelación automática, la ordenanza no hace desplegar de inmediato efectos sancionadores frente al titular, sino que exige la notificación previa de la cancelación y difiere su efectividad a efectos de control automatizado y régimen sancionador hasta el día siguiente a dicha notificación o a su puesta a disposición conforme a la normativa administrativa aplicable, reforzando así la seguridad jurídica y el derecho de defensa.

### **TÍTULO III: Régimen sancionador**

#### **- Artículo 15. Procedimiento sancionador**

El artículo 15 delimita el régimen sancionador como instrumento dirigido a asegurar el cumplimiento efectivo de las restricciones establecidas en la ordenanza, en conexión con los objetivos ambientales, climáticos, acústicos y de movilidad acreditados en el expediente. Su aplicación se integra, además, en un sistema de seguimiento y mejora continua que permite revisar la eficacia de las medidas y, en su caso, impulsar las correcciones necesarias, evitando así cualquier desconexión entre potestad sancionadora y finalidad legítima de la ZBE.

#### **- Artículo 16. Infracciones**

El artículo 16 define de forma precisa la conducta infractora: acceder o circular en la ZBE sin cumplir las condiciones establecidas en la ordenanza. Se califica como infracción grave conforme al artículo 76.z3) de la Ley de Tráfico, que considera grave el incumplimiento de las condiciones de circulación en zonas restringidas, entre ellas las ZBE. Esta remisión a la ley estatal proporciona seguridad jurídica y tipicidad, principios esenciales en el ámbito sancionador (artículo 25 de la Constitución Española), y evita duplicidades normativas innecesarias.

#### **- Artículo 17. Graduación de las sanciones**

La multa base de 200 euros prevista para la infracción grave regulada en la ordenanza viene impuesta por el artículo 80.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, o norma que lo sustituya, sin que la ordenanza module su cuantía. Asimismo, en coherencia con la legislación estatal y con el contenido del PN final, la ordenanza incorpora la referencia a la reducción legal del cincuenta por ciento (50 %) del importe de la multa en caso de pago voluntario dentro del plazo legalmente establecido, reforzando así la transparencia del régimen sancionador.

### **Disposición adicional primera. Interoperabilidad**

La Disposición adicional primera, relativa a la interoperabilidad, habilita al Ayuntamiento para recabar de oficio datos de otras administraciones públicas, con el único fin de acreditar los requisitos exigidos por esta ordenanza. Esta previsión se ajusta perfectamente al artículo 155 de la Ley 40/2015, de Régimen Jurídico del Sector Público, que permite a las administraciones acceder a datos obrantes en otras entidades públicas cuando sea necesario para el ejercicio de sus competencias, sin que el ciudadano deba aportar documentación que ya esté en poder de la Administración. Se promueve así el principio de eficiencia en la actuación administrativa, reforzando al mismo tiempo la garantía del derecho a no aportar documentos innecesarios (artículo 28.2 de la Ley 39/2015).

### **Disposición adicional segunda. Información y trámites de la ZBE**

La Disposición adicional segunda establece el principio de acceso electrónico a la información y a los trámites relativos a la ZBE, incluyendo el registro de vehículos y autorizaciones. Esta disposición se ajusta plenamente a la Ley 39/2015, de procedimiento administrativo común, en particular a sus artículos 13 y 14, que consagran el derecho y deber de relacionarse electrónicamente con la administración. Asimismo, responde al mandato de interoperabilidad y simplificación de trámites previsto en la Ley 40/2015. Asimismo, esta disposición incorpora expresamente que los formularios y sistemas de tramitación incluirán, con finalidad exclusivamente estadística y de



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



evaluación de impacto, campos para la recogida de datos desagregados por sexo, y utilizarán lenguaje no sexista, reforzando la integración de la perspectiva de género en la gestión operativa de la ZBE.

#### **Disposición adicional tercera**

La disposición adicional tercera recoge la obligación prevista en el artículo 10.3 del Real Decreto 1052/2022 de informar al Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico y al órgano autonómico competente en materia de medio ambiente sobre la ZBE establecida, incluyendo su delimitación, superficie, medidas adoptadas, calendario de desarrollo y resultados de los indicadores obligatorios de seguimiento.

#### **Disposición adicional cuarta**

La disposición adicional cuarta recoge expresamente, con finalidad informativa y de refuerzo de la transparencia normativa, la reducción legal del cincuenta por ciento (50 %) del importe de la multa en caso de pago voluntario dentro del plazo legalmente establecido, remitiéndose a la normativa estatal sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Su inclusión refuerza la comprensión del régimen sancionador por parte de la ciudadanía y mejora la accesibilidad del contenido normativo.

#### **Disposición transitoria única**

La disposición transitoria única establece una implantación escalonada del régimen de funcionamiento y del régimen sancionador, con el fin de permitir la adaptación gradual de la ciudadanía y de los sectores económicos afectados. Esta técnica normativa se justifica por razones de proporcionalidad y transición justa, en la medida en que facilita el conocimiento previo de la norma, la adaptación tecnológica y administrativa del sistema y la adopción de medidas de acompañamiento social e informativo. La previsión transitoria debe interpretarse en conexión con el conjunto de medidas de información, acompañamiento y movilidad alternativa impulsadas por el Ayuntamiento para facilitar la transición hacia una movilidad de bajas emisiones sin cargas desproporcionadas para los colectivos más vulnerables. Esta técnica legislativa es coherente con el principio de seguridad jurídica (artículo 9.3 CE) y con la doctrina administrativa sobre las normas de transición.

Además, el establecimiento de un régimen de comunicación informativa a partir de los dieciocho meses desde la entrada en vigor, junto con la demora de la aplicación del régimen sancionador hasta los treinta y seis meses, refuerza el carácter preventivo y pedagógico de la norma. La disposición transitoria se completa además con medidas de acompañamiento vinculadas al principio de transición justa, tales como información y asesoramiento a los titulares de vehículos afectados, impulso de líneas de apoyo a la renovación de flota para colectivos vulnerables, evaluación y mejora de la oferta de transporte público urbano y fomento de sistemas de movilidad compartida y otras alternativas sostenibles durante el período de adaptación.

#### **Disposición derogatoria única**

La Disposición derogatoria responde a una fórmula típica y necesaria en todo cuerpo normativo: la eliminación expresa de disposiciones anteriores que se opongan o contradigan la nueva ordenanza. Esto evita antinomias y favorece la unidad del ordenamiento local, principio esencial del Derecho Administrativo.

#### **Disposición final única. Entrada en vigor**

Por último, la Disposición final establece la vacatio legis de quince días hábiles desde la publicación en el Boletín Oficial de la Provincia de Santa Cruz de Tenerife, lo cual se ajusta a lo dispuesto en el artículo 70.2, en relación con el 65.2 de la Ley 7/1985, reguladora de las Bases del Régimen Local, que exige dicha publicación como condición para la entrada en vigor de las ordenanzas locales. Se hace, además, la salvedad lógica de que algunas previsiones (como las contempladas en la disposición transitoria) entrarán en vigor conforme a sus propios plazos.

#### **ANEXO I – Delimitación gráfica de la ZBE de Santa Cruz de Tenerife**

El Anexo I establece la delimitación gráfica de la ZBE, mediante una relación detallada de las calles que conforman su perímetro. Aunque se presenta como un anexo, su contenido posee pleno valor normativo y forma parte



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



integrante de la ordenanza, en tanto concreta el ámbito territorial de aplicación de las restricciones. Su función resulta esencial desde el punto de vista de la seguridad jurídica, ya que delimita con precisión las zonas afectadas por la regulación, permitiendo a los ciudadanos identificar con claridad si se encuentran dentro del área sujeta a limitaciones.

La técnica empleada, basada en la enumeración exhaustiva de calles y tramos específicos, resulta adecuada para garantizar certeza jurídica. No obstante, dicha técnica puede generar dificultades interpretativas en supuestos de modificaciones en la denominación de las vías, alteraciones en la numeración catastral o eventuales reformas urbanísticas que afecten a la continuidad del trazado. La técnica empleada, basada en la enumeración exhaustiva de calles y tramos específicos, resulta adecuada para garantizar certeza jurídica y se complementa, además, con la cartografía oficial municipal y con los sistemas digitales de información geográfica a los que la ordenanza remite expresamente, accesibles a la ciudadanía a través de la sede electrónica y del portal municipal. Esta solución refuerza la transparencia y facilita la aplicación práctica de la norma, alineándose con los principios de publicidad normativa y acceso a la información.

El contenido del Anexo I forma parte integrante de la ordenanza y su revisión o modificación debe someterse al procedimiento previsto en el artículo 8 de la propia norma, que reserva esta potestad al Pleno y la vincula a la previa revisión o modificación del proyecto técnico en que se basa la ZBE.

La delimitación del perímetro de la ZBE no responde a un criterio único, sino a una motivación integrada y acumulativa. En primer lugar, los datos actualizados de calidad del aire disponibles para el ámbito y su entorno inmediato muestran valores elevados en los principales ejes perimetrales, singularmente en Avenida Marítima y Rambla de Santa Cruz. En segundo lugar, la planificación acústica municipal identifica el tráfico viario como principal fuente de contaminación sonora y sitúa entre las vías más afectadas varios de los ejes que conforman o bordean el perímetro de la ZBE. En tercer lugar, los estudios de tráfico, aforos y matrices de viaje sitúan este ámbito como la zona de mayor atracción de viajes de la ciudad. Finalmente, la configuración urbana del área ofrece las mejores condiciones para la sustitución modal por transporte público y movilidad activa, lo que refuerza la proporcionalidad funcional de la medida.

## **ANEXO II – Acceso a la ZBE**

El Anexo II distingue entre vehículos de acceso libre y vehículos que solo pueden acceder, circular o estacionar en la ZBE previa inscripción en el Registro Municipal y, en su caso, previa autorización. Esta diferenciación refuerza la seguridad jurídica y evita imponer cargas administrativas innecesarias a quienes no se encuentran sometidos a inscripción previa. Su contenido constituye una pieza normativa clave, al articular el sistema práctico de control, autorización y excepciones que da sentido a las restricciones establecidas en el Título II de la ordenanza. Lejos de tener un carácter meramente operativo o administrativo, este anexo delimita derechos y deberes concretos de los ciudadanos y operadores económicos, por lo que su análisis jurídico resulta imprescindible.

Desde una perspectiva de legalidad y proporcionalidad, el régimen de acceso previsto en el Anexo II puede considerarse conforme a los principios que rigen la actuación administrativa. No se impone una prohibición absoluta e indiscriminada de acceso, sino una regulación diferenciada y graduada basada en criterios objetivos como la clasificación ambiental del vehículo, la actividad desarrollada o la existencia de necesidades sociales justificadas. De este modo, se salvaguardan valores constitucionales como la protección del medio ambiente sin menoscabar de forma injustificada otros derechos o intereses legítimos, como la movilidad, la actividad económica o la atención a situaciones de vulnerabilidad.

La ordenanza prevé un sistema de registro y autorización previa para determinados vehículos, lo que implica una carga administrativa que debe ser gestionada conforme a los principios de eficiencia y simplificación administrativa recogidos en la Ley 39/2015. La ordenanza acompaña este régimen con una regulación suficientemente detallada del procedimiento de inscripción y autorización, incluyendo su tramitación preferentemente electrónica, la documentación exigible, el plazo de resolución, los efectos de la solicitud sobrevenida, la gratuidad de la tramitación y distintos supuestos específicos de acceso por razones sociales, sanitarias, económicas o de prestación



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



de servicios. Todo ello refuerza la seguridad jurídica del sistema y permite una aplicación proporcionada y operativa del régimen de acceso previsto en el Anexo II.

Asimismo, el horario general de aplicación de las restricciones, fijado entre las 7:00 y las 20:00 horas de lunes a sábado, se justifica por la persistencia de intensidades elevadas de tráfico durante buena parte de la jornada urbana activa, por la funcionalidad central del ámbito y por la afección asociada del tráfico sobre la calidad del aire y el ambiente sonoro, resultando más adecuado y operativo que un régimen limitado exclusivamente a horas punta.

### III. DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN Y CONSULTAS

#### Descripción del Proceso de Tramitación

El procedimiento de elaboración de la Ordenanza reguladora de la Zona de Bajas Emisiones del municipio de Santa Cruz de Tenerife se ha desarrollado de conformidad con lo previsto en el Decreto de la Alcaldía-Presidencia del Excmo. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, de 6 de junio de 2025, por el que se modifica el Decreto Regulator de la planificación normativa y del procedimiento de elaboración de reglamentos y ordenanzas municipales, dictado el 10 de abril de 2025, integrando en su redacción las exigencias derivadas del principio de buena regulación y de los compromisos de notificación normativa ante la Unión Europea.

En virtud de lo dispuesto en el artículo 132 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, esta iniciativa normativa ha incluida en el Plan Normativo Municipal correspondiente, garantizando su coherencia con la programación normativa local.

Con carácter previo a la redacción del texto articulado, se sustanció el trámite de consulta pública previa entre los días 15 de diciembre de 2025 y 15 de enero de 2026, a través del portal web municipal, conforme a los artículos 129.5 y 133 de la LPACAP.

El procedimiento seguido se estructura conforme a los 26 hitos previstos en el Anexo III del citado Decreto, si bien no todos resultan exigibles en cada expediente. Las fases sustanciales del procedimiento son las siguientes:

#### Fase de iniciación

1. Providencia de inicio o acreditación de la iniciativa popular promotora.

#### Fase de instrucción

2. Realización de consulta ciudadana (expediente vinculado).
3. Redacción del proyecto normativo.
4. Realización de consulta interna.
5. Emisión de informes sectoriales.
6. Informe de impacto de género.
7. Informe de la Coordinación de Hacienda y Política Financiera.
8. Memoria de análisis de impacto normativo.
9. Informe de la Asesoría Jurídica.
10. Propuesta de proyecto de ordenanza o reglamento.
11. Estudio de la Comisión Preparatoria de la JGL.
12. Aprobación por parte de la JGL del Proyecto de Norma.

#### Fase de finalización

13. Informe de la Secretaría General del Pleno.
14. Dictamen de la Comisión informativa en relación con la aprobación inicial de la Norma.
15. Acuerdo del Pleno de aprobación inicial de la Norma.
16. Publicación en el Boletín Oficial de la Provincia y en tablón electrónico.
17. Periodo de exposición pública.



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



18. Contestación a las reclamaciones y sugerencias presentadas.
19. Encargo a la Dirección General de Organización.
20. Dictamen de la Comisión Informativa relativa a la aprobación definitiva de la Norma.
21. Acuerdo definitivo del Pleno de aprobación del expediente.
22. Resolución de la secretaría General.
23. Remisión del texto íntegro de la Norma a la AGE y al Gobierno de Canarias.
24. Publicación en el Boletín Oficial de la Provincia.
25. Publicación en la Sede Electrónica y el Portal de Transparencia.
26. Entrada en vigor.

En el caso de que no se hayan presentado reclamaciones o sugerencias durante el período de exposición pública, deberá quedar documentada tal circunstancia en el expediente. En dicho supuesto, no se requerirá un nuevo acuerdo plenario, teniendo la consideración de definitivo el acuerdo de aprobación inicial adoptado por el referido órgano. No obstante, previo informe del Servicio promotor de la iniciativa, se hará constar esta circunstancia mediante resolución del Secretaría General del Pleno, que tendrá la consideración de acto declarativo.

### Trámite de consulta pública previa

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 133.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, y del artículo 26.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, entre el 15 de diciembre de 2025 y el 15 de enero de 2026 se desarrolló el trámite de consulta pública previa, promovido por el Servicio de Movilidad y Accesibilidad Universal del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, como fase inicial del procedimiento de elaboración de la Ordenanza reguladora de la ZBE.

El proceso se articuló a través del portal web municipal, mediante un formulario electrónico, y permitió también la recepción de escritos por registro general. En total se recibieron 7 aportaciones ciudadanas por vía digital. Todas ellas fueron analizadas y clasificadas temáticamente por los servicios técnicos, que elaboraron el correspondiente "Informe de resultados de la consulta pública previa", el cual ha sido objeto de publicación en el Portal de Participación, pudiendo consultarse su contenido íntegro en el siguiente enlace o mediante el código seguro de verificación correspondiente:

Informe sobre los resultados de la consulta pública previa	<a href="https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion/16340351307431762621">16340351307431762621</a>
--	--

### Conclusiones del trámite de consulta pública previa

A partir del análisis sistemático de las aportaciones recibidas durante el periodo de consulta, el informe técnico emitido por el Servicio de Movilidad y Accesibilidad Universal recoge las siguientes conclusiones clave:

*"A la vista del contenido de las aportaciones recibidas y del análisis técnico efectuado en el presente informe, pueden extraerse las siguientes conclusiones generales: Tras analizar el conjunto de comentarios recibidos durante el trámite de consulta pública previa, cabe destacar positivamente la participación de la ciudadanía en esta primera fase del procedimiento de elaboración de la Ordenanza reguladora de la Zona de Bajas Emisiones. Las aportaciones reflejan una pluralidad de puntos de vista y permiten identificar tanto apoyos explícitos a la medida como preocupaciones legítimas sobre su diseño, implantación y efectos. Este ejercicio de participación contribuye a reforzar la calidad democrática del proceso y aporta elementos útiles para mejorar la definición técnica del instrumento normativo.*

*Del análisis cualitativo se desprende que una parte relevante de las aportaciones expresa una valoración favorable hacia la implantación de la ZBE como herramienta para mejorar la calidad ambiental, reducir el ruido urbano y ordenar el uso del espacio viario. No obstante, dicho apoyo aparece en muchos casos condicionado a que la medida sea percibida como eficaz, proporcional y acompañada de alternativas reales de movilidad. Por ello, la futura Ordenanza incorporará mecanismos claros de gradualidad, evaluación objetiva y adaptación progresiva, de forma*



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



que la ciudadanía pueda percibir la ZBE como una política pública orientada a la mejora de la calidad de vida y no como una medida meramente restrictiva.

Las aportaciones relativas a la delimitación territorial, especialmente aquellas vinculadas al riesgo de desplazamiento de tráfico hacia barrios colindantes, evidencian la necesidad de que el diseño de la ZBE se apoye en indicadores objetivos de movilidad, calidad del aire y ambiente sonoro. En consecuencia, el perímetro inicial se definirá teniendo en cuenta la localización de los principales focos de atracción de viajes, la intensidad de tráfico, la exposición de la población a contaminación y la funcionalidad urbana de los distintos ámbitos, evitando que la implantación genere impactos negativos no deseados en zonas adyacentes. Asimismo, la futura Ordenanza contemplará mecanismos de seguimiento y revisión periódica del ámbito de aplicación, en función de la evolución de los indicadores.

Las dudas expresadas por parte de la ciudadanía sobre la eficacia real de la ZBE y su posible carácter recaudatorio ponen de relieve la necesidad de dotar al sistema de un marco sólido de seguimiento, evaluación y transparencia. La implantación de indicadores públicos de tráfico, ruido y calidad del aire permitirá acreditar objetivamente los efectos de la medida y facilitará la rendición de cuentas ante la ciudadanía. Asimismo, contribuirá a legitimar el régimen de control y sanción, al quedar vinculado a la consecución de objetivos ambientales medibles y verificables. Las aportaciones analizadas muestran de forma reiterada que la ZBE debe ir acompañada de medidas complementarias que faciliten la transición hacia modelos de movilidad más sostenibles. Entre ellas destacan el refuerzo del transporte público, la correcta gestión del aparcamiento, la mejora de la intermodalidad, la gestión del tráfico en los entornos de borde y una comunicación clara y anticipada sobre el funcionamiento del sistema. Aunque muchas de estas actuaciones exceden el contenido estrictamente normativo de la Ordenanza, todas ellas serán consideradas para garantizar que la implantación de la ZBE sea efectiva, equilibrada y socialmente aceptable.

El análisis de las aportaciones más críticas evidencia que parte del rechazo social se vincula a la percepción de falta de información, desconfianza institucional y desconocimiento sobre los objetivos y funcionamiento de la ZBE. En este sentido, se considerará una estrategia clara de comunicación pública, que incluya información accesible sobre el perímetro, las fases de implantación, las excepciones y autorizaciones, así como sobre los resultados obtenidos. Esta estrategia de comunicación intentará contribuir a reducir la conflictividad, mejorar el cumplimiento voluntario y reforzar la legitimidad de la medida.

Si bien se valoran positivamente todas las aportaciones recibidas, debe señalarse que determinadas propuestas formuladas por la ciudadanía exceden el ámbito material propio de la Ordenanza reguladora de la ZBE, al referirse a políticas más amplias de ordenación urbana, infraestructuras, planificación del transporte o modelos económicos. Estas aportaciones no pierden valor desde el punto de vista del debate público, pero no pueden ser incorporadas directamente al texto normativo, sin perjuicio de que puedan ser consideradas en otros instrumentos de planificación municipal.

En definitiva, el proceso de consulta pública ha permitido identificar con claridad tanto las expectativas como las inquietudes de la ciudadanía en relación con la implantación de la Zona de Bajas Emisiones en Santa Cruz de Tenerife. Las aportaciones recibidas refuerzan la conveniencia de diseñar una Ordenanza técnicamente sólida, jurídicamente garantista, progresiva en su aplicación, basada en datos objetivos y acompañada de medidas complementarias de movilidad sostenible, garantizando así su eficacia ambiental, su proporcionalidad y su aceptación social.”

## Trámite de participación ciudadana mediante proceso deliberativo

Adicionalmente, entre agosto y noviembre de 2023 se desarrolló un proceso participativo promovido por el Servicio de Movilidad y Accesibilidad Universal, mediante metodologías deliberativas, con el fin de enriquecer la elaboración de la Ordenanza. Este proceso incluyó sesiones informativas abiertas a la ciudadanía, mesas sectoriales con colectivos vecinales, comerciales, educativos y profesionales, y la difusión de contenidos explicativos a través de medios digitales y redes sociales.



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



Las aportaciones ciudadanas durante estas sesiones se centraron en proponer franjas horarias diferenciadas según el tipo de distintivo ambiental, criterios de acceso más flexibles para actividades económicas y la necesidad de mantener un entorno seguro y saludable para las personas residentes en el centro urbano. Algunas de estas propuestas fueron asumidas en el diseño del régimen de autorizaciones especiales, conforme se refleja en el artículo 13, en el Anexo II y en la disposición transitoria única de la Ordenanza.

Se adjunta enlace al Plan de Comunicación y Participación Ciudadana del proyecto de Zona de Bajas Emisiones de Santa Cruz de Tenerife:

[https://www.santacruzdetenerife.es/web/fileadmin/user\\_upload/Sede/tramites/Movilidad/Proyecto%20ZBE/10-ZBESCT%20ANEJOX%20PlandeComunicacinyParticipacinCiudadana.pdf](https://www.santacruzdetenerife.es/web/fileadmin/user_upload/Sede/tramites/Movilidad/Proyecto%20ZBE/10-ZBESCT%20ANEJOX%20PlandeComunicacinyParticipacinCiudadana.pdf)

### Conclusiones del proceso participativo

A partir del análisis de las sesiones informativas y de las mesas sectoriales celebradas con entidades vecinales, comercios, centros educativos, servicios y ciudadanía general, pueden destacarse las siguientes conclusiones clave:

#### 1. Necesidad de campañas informativas claras y continuadas

Se detectó una fuerte demanda de información accesible, transparente y comprensible sobre el funcionamiento de la ZBE, sus excepciones, el calendario de implantación, y los procedimientos para solicitar autorizaciones. Se valoró positivamente la celebración de la sesión informativa inicial, aunque se sugirió una mayor continuidad de estas acciones en medios físicos y digitales.

#### 2. Aceptación general de la medida, condicionada a una implementación flexible

La ciudadanía mostró una predisposición favorable hacia la implantación de la ZBE, siempre que se respeten principios de progresividad, justicia social y compatibilidad con las actividades cotidianas. Se solicitó especialmente un enfoque de transición gradual, sin medidas abruptas ni restrictivas de difícil cumplimiento para residentes y comerciantes.

#### 3. Valoración positiva de las exenciones propuestas en el borrador

La propuesta de excepciones para colectivos como personas residentes, personas con movilidad reducida, titulares de plazas de aparcamiento, clientes de farmacias, talleres o comercios, entre otros, fue bien recibida y considerada adecuada en términos de equidad. Se plantearon algunas ampliaciones puntuales que fueron evaluadas técnicamente durante la redacción final.

#### 4. Relevancia de los horarios y del modelo de control de accesos

Una parte significativa de los participantes solicitó mayor claridad en la aplicación de las franjas horarias según tipo de distintivo ambiental, así como la necesidad de evitar una excesiva complejidad administrativa o sancionadora. Se valoró positivamente el uso de medios automatizados no invasivos y la interoperabilidad con registros existentes.

#### 5. Preocupación por el impacto en el comercio local y la necesidad de alternativas reales

El tejido comercial expresó inquietud respecto al posible descenso de afluencia de clientela, proponiendo medidas de acompañamiento como bonos de transporte, mejora del acceso en guagua, o campañas para promover el comercio de proximidad. También se propuso establecer mecanismos de evaluación periódica de este impacto.

#### 6. Demanda de una movilidad alternativa funcional

Varios colectivos insistieron en la importancia de consolidar una red de transporte público suficiente, con frecuencia adecuada y conexiones eficaces, así como mejorar las infraestructuras peatonales y ciclistas como condición previa para la reducción del uso del vehículo privado.



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



## 7. Valoración del proceso participativo como ejercicio positivo y replicable

La experiencia de participación fue valorada de forma muy satisfactoria por los agentes implicados, que destacaron la utilidad del proceso para hacer llegar sus necesidades al Ayuntamiento. Se sugirió mantener este tipo de espacios participativos en fases posteriores de seguimiento y evaluación.

Estas conclusiones fueron trasladadas a los servicios municipales responsables del diseño normativo, lo que permitió ajustar tanto el contenido de los anexos como el régimen transitorio y los procedimientos de autorización. Así, puede afirmarse que el proceso participativo ha cumplido una función sustancial en el refuerzo del principio de transparencia, en la mejora del contenido de la norma, y en la construcción de una ZBE más justa, eficiente y socialmente aceptada.

## Trámite de consulta interna

Con carácter previo a la aprobación inicial del Proyecto de Ordenanza reguladora de la Zona de Bajas Emisiones del municipio de Santa Cruz de Tenerife, se procedió a la remisión del borrador a los distintos servicios municipales potencialmente afectados por su aplicación, al objeto de recabar observaciones técnicas y organizativas.

El plazo conferido para la formulación de aportaciones finalizó el día 12 de febrero de 2026. Dentro del plazo otorgado emitieron respuesta varios servicios municipales, si bien únicamente tres formularon observaciones o propuestas de modificación al texto: el Servicio de Administración Interna, el Organismo Autónomo de Cultura y la Policía Local. El Servicio Técnico de Sostenibilidad Ambiental emitió informe fuera de plazo, manifestando su conformidad con la propuesta

### 1. Aportaciones del Servicio de Administración Interna

El Servicio de Administración Interna propuso que se incluyeran expresamente en el Anexo II, apartado 1, los vehículos oficiales adscritos a dicho Servicio y a otros servicios municipales destinados a la recogida y traslado de personas y materiales.

Analizada la propuesta, se consideró que dichos vehículos ya se encontraban comprendidos en el Anexo II, apartado 1.f), relativo a los vehículos de las Administraciones Públicas que prestan servicios públicos básicos. No obstante, se estimó conveniente modificar la redacción de dicho apartado para evitar interpretaciones restrictivas respecto de vehículos oficiales no rotulados.

En consecuencia, se modificó el Anexo II, apartado 1.f), sustituyendo la expresión “vehículos debidamente rotulados e identificados” por “vehículos debidamente rotulados y/o identificados”, ampliando así el supuesto ya previsto en el texto.

### 2. Aportaciones del Organismo Autónomo de Cultura

El Organismo Autónomo de Cultura solicitó que se contemplaran expresamente los vehículos vinculados a actividades culturales promovidas o autorizadas por dicho organismo, con el fin de permitir su acceso a los equipamientos culturales situados dentro de la ZBE sin necesidad de tramitar autorizaciones puntuales para cada actividad.

Tras el análisis de la propuesta, se consideró procedente incorporar un supuesto específico que diera cobertura a dichas situaciones, en atención a la competencia municipal en materia de promoción cultural y a la necesidad de garantizar el normal desarrollo de actividades previamente autorizadas.

En consecuencia, se introdujo una modificación en el Anexo II, punto 2 (Vehículos autorizados), incorporándose expresamente el siguiente supuesto: “Los vehículos vinculados a actos en la vía o espacios públicos, ocupaciones y reservas de espacio previamente autorizados por el órgano municipal competente para autorizar el acto u



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



ocupación, cuando resulte necesario para el transporte de materiales, escenografía, equipos técnicos o personal indispensable para su celebración.”

### 3. Aportaciones de la Policía Local

La Policía Local formuló diversas observaciones de carácter técnico y material.

En relación con el articulado, propuso:

- Ajustar la definición de “tráfico rodado” contenida en el artículo 4.
- Sustituir en el artículo 6 la referencia a la señalización aprobada por la Dirección General de Tráfico por la señalización establecida en el Reglamento General de Circulación.
- Concretar en el artículo 10 el término “días laborables”.
- Suprimir en el artículo 11 la referencia a “del Estado” al mencionar otras Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.
- Incluir en el artículo 13 la exigencia de seguro obligatorio, además de la ITV en vigor.
- Precisar en el artículo 17 el tratamiento sancionador del estacionamiento en la ZBE.

Estas observaciones técnicas fueron analizadas y, en su mayoría, aceptadas. En consecuencia:

- Se modificó la redacción del artículo 6 para adecuarla al Reglamento General de Circulación.
- Se suprimió la referencia “del Estado” en el artículo 11.
- Se incorporó en el artículo 14 la exigencia de que los vehículos autorizados tuvieran en vigor tanto la ITV como el seguro obligatorio.
- Se concretó en el artículo 10 la determinación de los días de aplicación del régimen de acceso.
- Se revisó el artículo 17 para garantizar la coherencia del régimen sancionador respecto del estacionamiento.

Asimismo, la Policía Local propuso incluir a las motocicletas entre los vehículos de acceso libre y establecer el acceso libre sin registro previo para los vehículos de la Policía Local, demás Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, Policía Portuaria, servicios de extinción de incendios, protección civil, salvamento, ambulancias y Fuerzas Armadas.

Estas propuestas fueron analizadas y desestimadas. En el primer caso, se consideró que el régimen de acceso debía mantenerse vinculado a criterios ambientales objetivos basados en la clasificación oficial por distintivo ambiental y no en la tipología del vehículo. En el segundo caso, se entendió que el registro previo constituía un mecanismo técnico de identificación necesario para el funcionamiento del sistema de control automatizado, sin suponer una restricción material al acceso ni interferir en la operatividad de los servicios de emergencia.

### 4. Aportaciones del Servicio Técnico de Sostenibilidad Ambiental

El informe del Servicio señala que, desde la perspectiva ambiental, el proyecto incorpora un sistema de seguimiento y mejora continua conforme a los indicadores mínimos previstos en el Anexo II del Real Decreto 1052/2022, incluyendo objetivos específicos en materia de calidad del aire, reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y calidad acústica, en coherencia con los instrumentos municipales vigentes en materia climática y ambiental, considerando la regulación proyectada un instrumento adecuado para la mejora de la calidad del aire y la protección de la salud pública en el ámbito urbano, sin apreciarse contradicción con la normativa ambiental aplicable ni con otros planes y estrategias municipales en la materia, por lo tanto no formula observaciones de carácter técnico-ambiental que requieran modificación del proyecto, manifestando la conformidad técnica desde la perspectiva ambiental y no procediendo la emisión de informe o sugerencias adicionales.



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



Como resultado del trámite de consulta interna, se incorporaron al texto del proyecto las modificaciones anteriormente señaladas, quedando reflejadas en la versión revisada del Proyecto de Ordenanza que continuó su tramitación

## Informes preceptivos emitidos durante la tramitación del proyecto normativo

En el curso de la tramitación del proyecto de Ordenanza reguladora de la Zona de Bajas Emisiones del municipio de Santa Cruz de Tenerife, se han recabado los informes preceptivos y/o necesarios en función de la naturaleza de la disposición proyectada, conforme a lo previsto en la normativa reguladora del procedimiento de elaboración de ordenanzas municipales.

### 1. Informe del Coordinador General de Hacienda y Política Financiera

Con fecha 6 de marzo de 2026, el Coordinador General de Hacienda y Política Financiera ha emitido informe en relación con las repercusiones económicas del proyecto normativo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7.3 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera.

En dicho informe se concluye que el contenido del proyecto de ordenanza no altera las previsiones municipales en materia de estabilidad presupuestaria ni de sostenibilidad financiera, al no implicar un incremento de gasto público ni comprometer los límites de déficit, deuda pública o periodo medio de pago a proveedores.

En consecuencia, el proyecto normativo resulta compatible con los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera que rigen la actuación de las Administraciones Públicas.

### 2. Informe de Impacto de Género del Servicio de Igualdad

Asimismo, con fecha 17 de marzo de 2026, se ha emitido informe de impacto de género por la Sección Técnica de Igualdad y Diversidad Afectivo Sexual, en cumplimiento de la normativa aplicable en materia de igualdad, en particular la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, y la Ley 1/2010, de 26 de febrero, Canaria de Igualdad entre Mujeres y Hombres.

El citado informe analiza el contenido del proyecto de ordenanza desde la perspectiva de género, valorando tanto su adecuación a la normativa vigente como la incorporación de medidas orientadas a garantizar la igualdad de trato y oportunidades entre mujeres y hombres.

Del análisis realizado se desprende que el proyecto normativo incorpora de forma expresa la perspectiva de género, destacando, entre otros aspectos:

- La inclusión del principio de igualdad de trato y oportunidades en el articulado de la ordenanza.
- La previsión de recogida de datos desagregados por sexo en los sistemas de seguimiento y evaluación.
- La consideración de situaciones de cuidado de personas mayores y/o dependientes en el régimen de autorizaciones de acceso a la ZBE.
- La alineación con la normativa estatal y autonómica en materia de igualdad, así como con la Ley 9/2025, de movilidad sostenible.

Como resultado, el informe concluye que el proyecto de ordenanza presenta un **impacto de género positivo**.

### 3. Informe de la Asesoría Jurídica Municipal

De conformidad con la normativa reguladora del procedimiento de elaboración de disposiciones de carácter general en el ámbito municipal, el expediente fue sometido al preceptivo informe de la Asesoría Jurídica Municipal. Dicho informe formuló observaciones y sugerencias de mejora técnica y jurídica, particularmente en relación con la motivación del preámbulo, la proporcionalidad de determinadas restricciones, la precisión de las definiciones, el



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



sistema de control de acceso, el registro municipal de vehículos, el régimen transitorio y determinados extremos del régimen sancionador. Estas observaciones fueron analizadas por el servicio promotor y han dado lugar a los ajustes incorporados en la versión revisada del proyecto normativo y en la presente Memoria.

## IV. ANÁLISIS SOBRE LA ADECUACIÓN DE LA PROPUESTA DE NORMA AL ORDEN DE DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS

La presente Ordenanza se enmarca en el ejercicio de competencias propias del municipio de Santa Cruz de Tenerife, conforme al bloque de constitucionalidad, al ordenamiento jurídico estatal y autonómico aplicable, y a la doctrina jurisprudencial en materia de potestad reglamentaria local. Su contenido se circunscribe a materias expresamente atribuidas a los entes locales, particularmente en los ámbitos del medio ambiente urbano, la movilidad sostenible, la ordenación del tráfico y la protección de la salud pública.

El análisis de adecuación competencial resulta particularmente relevante en este caso, atendiendo tanto al carácter reglamentario de la disposición como a los antecedentes contencioso-administrativos que han afectado a normas similares. En este sentido, se ha prestado especial atención a garantizar el pleno respeto a los principios de legalidad, jerarquía normativa y reserva de ley, con el fin de reforzar la seguridad jurídica y prevenir eventuales vicios de nulidad por exceso o defecto competencial.

La ordenanza se sustenta en un haz de títulos competenciales claramente delimitados, que se detallan a continuación, con expresa referencia a las disposiciones constitucionales, estatutarias, legales y reglamentarias que amparan su adopción. Asimismo, se examina su coherencia con la normativa sectorial vigente, tanto en el plano nacional como en el ámbito europeo, garantizando así su plena inserción en el sistema de fuentes y su compatibilidad con las obligaciones internacionales y supranacionales asumidas por el Estado.

### Títulos competenciales ejercidos

La presente Ordenanza se dicta en ejercicio de competencias propias atribuidas al Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife por el bloque de constitucionalidad, desarrollado a través de la legislación básica estatal, el Estatuto de Autonomía de Canarias y la legislación autonómica sectorial. Su adopción encuentra habilitación suficiente en los siguientes títulos competenciales:

#### a) Constitución Española de 1978

##### **Artículo 140**

*La Constitución garantiza la autonomía de los municipios. Estos gozarán de personalidad jurídica plena. Su gobierno y administración corresponde a sus respectivos Ayuntamientos, integrados por los Alcaldes y los Concejales. Los Concejales serán elegidos por los vecinos del municipio mediante sufragio universal, igual, libre, directo y secreto, en la forma establecida por la ley. Los Alcaldes serán elegidos por los Concejales o por los vecinos. La ley regulará las condiciones en las que proceda el régimen del concejo abierto.*

##### **Artículo 149.1.21.a**

*El Estado tiene competencia exclusiva sobre: 21.ª Tráfico y circulación de vehículos a motor.*

##### **Artículo 149.1.23.a**

*El Estado tiene competencia exclusiva sobre: 23.ª Legislación básica sobre protección del medio ambiente, sin perjuicio de las facultades de las Comunidades Autónomas de establecer normas adicionales de protección.*

##### **Artículo 148.1.5.a y 10.a**

*Las Comunidades Autónomas podrán asumir competencias en las siguientes materias: 5.ª Ordenación del territorio, urbanismo y vivienda. / 10.ª Protección del medio ambiente.*

#### b) Ley Orgánica 1/2018, de 5 de noviembre, de Reforma del Estatuto de Autonomía de Canarias



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



---

#### **Artículo 149. Competencias en materia de medio ambiente**

Corresponde a la Comunidad Autónoma de Canarias la competencia exclusiva en materia de medio ambiente, espacios naturales protegidos y gestión de los recursos naturales, sin perjuicio de la legislación básica del Estado.

#### **Artículo 150. Competencias en materia de ordenación del territorio y urbanismo**

Corresponde a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva sobre la ordenación del territorio, el litoral y el urbanismo, en el marco de la legislación básica del Estado.

#### **Artículo 157. Competencias en materia de transportes y movilidad**

Corresponde a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva en materia de transporte terrestre, marítimo y aéreo que discurra íntegramente dentro del territorio de Canarias, así como en materia de movilidad sostenible y accesibilidad.

---

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

#### **Artículo 25.2**

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

[...]

b) Medio ambiente urbano: en particular, parques y jardines públicos, gestión de los residuos sólidos urbanos y protección contra la contaminación acústica, lumínica y atmosférica en las zonas urbanas.

d) Protección de la salubridad pública.

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

#### **Artículo 4.1.a)**

Los municipios, para la gestión de sus intereses, y en el ámbito de sus competencias, pueden ejercer la iniciativa pública y la potestad reglamentaria.

---

### **d) 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**

#### **Artículo 7. Competencias de los municipios**

Corresponde a los municipios, dentro de las vías urbanas de su titularidad:

[...]

g) La restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales, de seguridad vial, o de *interés general*, en los términos que se determine reglamentariamente.

### **Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética**

#### **Artículo 14.3.a)**

Los municipios de más de 50.000 habitantes, así como los territorios insulares, adoptarán, antes de 2023, planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad, incluyendo, al menos, entre otras, el establecimiento de zonas de bajas emisiones antes de 2023.

---

### **e) Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan los requisitos mínimos de las zonas de bajas emisiones**

#### **Artículo 2.1 y 2.2**

1. Este real decreto será de aplicación a los proyectos de ZBE que aprueben las entidades locales en cumplimiento de las obligaciones reguladas en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo.  
2. En el marco del desarrollo de sus competencias en materia de medio ambiente urbano, corresponde a las entidades locales la regulación de las ZBE, de conformidad con el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, las cuales estarán contempladas en los planes de movilidad urbana sostenible.

---

### **f) Ley 6/2022, de 27 de diciembre, de Cambio Climático y Transición Energética de Canarias**

#### **Artículo 47. Movilidad y transporte sostenible**



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



*Las administraciones públicas de Canarias impulsarán un modelo de movilidad sostenible, promoviendo la reducción de la dependencia del vehículo privado motorizado y el uso de modos de transporte menos contaminantes. En particular, los municipios de más de 50.000 habitantes deberán implantar zonas de bajas emisiones, conforme a la legislación básica estatal.*

En virtud de los preceptos citados, el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife ejerce sus competencias propias de forma directa, en los términos establecidos en la legislación básica estatal, autonómica y sectorial, sin incurrir en exceso reglamentario alguno. La concurrencia de estos títulos legitima plenamente la adopción de la presente disposición normativa, garantizando su adecuación al marco constitucional de distribución competencial y su inserción coherente en el ordenamiento jurídico.

## Fundamentación normativa

La presente Ordenanza encuentra respaldo normativo directo en el marco legal básico y sectorial que regula las materias de movilidad urbana, protección de la calidad del aire, cambio climático, protección de la salud, contaminación acústica, y gestión de datos personales. Su contenido se adecua a los principios de jerarquía normativa, legalidad y coherencia vertical del ordenamiento jurídico, sin contradecir ninguna disposición de rango superior ni invadir ámbitos de regulación reservados a otras Administraciones.

A continuación, se detalla el bloque normativo de referencia, con expresa cita de los textos legales aplicables y de los artículos directamente vinculados al contenido de esta disposición reglamentaria.

### A) Normativa básica estatal

- **Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética**

#### Artículo 14.3.a)

*Los municipios de más de 50.000 habitantes, así como los territorios insulares, adoptarán, antes de 2023, planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad, incluyendo, al menos, entre otras, el establecimiento de zonas de bajas emisiones antes de 2023.*

Este precepto establece un mandato legal imperativo, de cumplimiento obligatorio, que vincula directamente a este municipio, sin necesidad de habilitación adicional.

- **Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre**, por el que se regulan los requisitos mínimos que deben cumplir las zonas de bajas emisiones

#### Artículo 2.2

*En el marco del desarrollo de sus competencias en materia de medio ambiente urbano, corresponde a las entidades locales la regulación de las ZBE, de conformidad con el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo.*

El real decreto desarrolla reglamentariamente el mandato legal, fijando requisitos mínimos para el diseño, delimitación, señalización, control de accesos, régimen de autorizaciones y seguimiento de las zonas de bajas emisiones.

- **Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire**, modificado por el **Real Decreto 34/2023, de 24 de enero**

Este marco reglamentario fija los valores límite y umbrales de alerta aplicables a los contaminantes atmosféricos y determina los procedimientos de evaluación, información pública y planes de mejora. La superación de los valores de dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>) y partículas en suspensión (PM<sub>10</sub>) en Santa Cruz de Tenerife, acreditada mediante los informes de la Red Canaria de Vigilancia de la Calidad del Aire, justifica la adopción de restricciones de tráfico.

## ANEXO I.C



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



Valores límite de las partículas PM10 en condiciones ambientales para la protección de la salud y umbral de activación, de información y de alerta de partículas PM10

- **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

#### **Artículo 7.g)**

*Corresponde a los municipios [...] g) La restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales, de seguridad vial, o de interés general, en los términos que se determine reglamentariamente.*

Esta disposición otorga cobertura legal específica para la imposición de restricciones de acceso a la ZBE por razones medioambientales.

- **Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible**, Esta ley establece el marco jurídico básico para la planificación, impulso y coordinación de la movilidad sostenible en el conjunto del territorio estatal, reforzando el papel de las entidades locales como administraciones públicas competentes para adoptar medidas de ordenación del tráfico urbano, reducción de emisiones y mejora de la calidad del aire y de la salud pública.

En particular, la ley reconoce la necesidad de promover instrumentos de planificación de movilidad sostenible en el ámbito local y habilita la adopción de medidas de gestión de la demanda, restricción o regulación del acceso a zonas urbanas por razones medioambientales y de eficiencia del sistema de transporte, proporcionando cobertura adicional y coherencia normativa al establecimiento y gestión municipal de Zonas de Bajas Emisiones.

#### **B) Normativa autonómica**

- **Ley 6/2022, de 27 de diciembre, de Cambio Climático y Transición Energética de Canarias**

#### **Artículo 47**

*Las administraciones públicas de Canarias impulsarán un modelo de movilidad sostenible, promoviendo la reducción de la dependencia del vehículo privado motorizado y el uso de modos de transporte menos contaminantes. En particular, los municipios de más de 50.000 habitantes deberán implantar zonas de bajas emisiones, conforme a la legislación básica estatal.*

Esta ley refuerza el mandato estatal e impone a los entes locales canarios deberes positivos en materia de movilidad descarbonizada, con expresa mención a las ZBE.

#### **C) Normativa europea en materia de calidad del aire**

- **Directiva (UE) 2024/2881, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024**, sobre calidad del aire ambiente y una atmósfera más limpia para Europa

Esta directiva, actualmente en fase de transposición, sustituye y deroga las Directivas 2008/50/CE y 2004/107/CE. Fija nuevos valores límite para los principales contaminantes (NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>) e introduce obligaciones reforzadas de planificación y zonificación para las autoridades locales. La Ordenanza se alinea con este marco europeo en la definición de sus objetivos ambientales.

#### **D) Normativa sectorial complementaria**

- **Ley 33/2011, de 4 de octubre, General de Salud Pública**

#### **Artículo 27.2**

*Las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, deben proteger la salud de la población mediante actividades y servicios que actúen sobre los riesgos presentes en el medio [...]*

Este precepto legitima, desde el enfoque sanitario, la adopción de medidas estructurales dirigidas a reducir la exposición de la población a contaminantes atmosféricos derivados del tráfico rodado.



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



- **Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre**, por el que se desarrolla dicha ley  
Ambos textos fijan objetivos de calidad acústica, mapas estratégicos y obligaciones de gestión del ruido en entornos urbanos. La ZBE permite cumplir con dichos objetivos, al reducir significativamente las fuentes móviles contaminantes.
- **Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, y el Reglamento (UE) 2016/679 (RGPD)**  
La regulación de la ZBE implica el tratamiento automatizado de datos personales, en particular, la lectura de matrículas. La norma se ha diseñado conforme a los principios de licitud, minimización y finalidad, y establece un régimen de garantías reforzadas, incluyendo la interoperabilidad con el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico.

## Competencias propias

La Ordenanza que nos ocupa se enmarca dentro del ejercicio de competencias propias del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, reconocidas en la legislación básica del régimen local, desarrolladas por la legislación autonómica y reforzadas por la normativa sectorial estatal en materia de movilidad, medio ambiente y protección de la salud pública.

De acuerdo con el artículo 25.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (LBRL), los municipios ejercen competencias propias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, en materias tales como:

---

### Artículo 25.2

[...]

*b) Medio ambiente urbano, en particular parques y jardines públicos, gestión de los residuos sólidos urbanos y protección contra la contaminación acústica, lumínica y atmosférica en las zonas urbanas.”*

[...]

*“d) Protección de la salubridad pública.”*

[...]

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

[...]

---

Estas competencias se ejercen con carácter directo y pleno, sin perjuicio de los mecanismos de coordinación interadministrativa previstos por el ordenamiento jurídico, y legitiman la aprobación de normas reglamentarias que incidan sobre el tráfico, la movilidad y la protección ambiental en el entorno urbano.

Asimismo, la competencia normativa municipal se ve reforzada por lo dispuesto en el artículo 7.g) del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, al establecer expresamente que:

---

### Artículo 7.g)

*Corresponde a los municipios [...] la restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales, de seguridad vial o de interés general, en los términos que se determine reglamentariamente.*

---

La potestad de regular el acceso y circulación en función de criterios medioambientales no es una competencia impropia ni delegada, sino propia y directa, en virtud de los títulos competenciales citados. La presente Ordenanza no constituye, por tanto, una extralimitación, sino una manifestación ordinaria de la potestad normativa local en su ámbito natural de actuación.



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



## Potestad reglamentaria

El Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife ostenta **potestad reglamentaria plena** en el ámbito de sus competencias, en virtud de lo dispuesto en el artículo 4.1.a) de la Ley 7/1985, de 2 de abril:

### Artículo 4.1.a)

*Para la gestión de sus intereses, los municipios, en el ámbito de sus competencias, pueden ejercer la potestad reglamentaria.*

Este reconocimiento encuentra respaldo constitucional en el artículo 140 de la Constitución Española, y ha sido reiteradamente confirmado por el Tribunal Constitucional, que ha afirmado que los municipios gozan de una potestad reglamentaria “limitada, pero no residual” en el marco de sus competencias propias (STC 103/2013, FJ 6).

Asimismo, la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, establece en su artículo 7.1 que:

### Artículo 7.1

*Las Administraciones Públicas solo podrán ejercer potestades reglamentarias cuando una norma con rango de ley así lo prevea.*

En el caso que nos ocupa, dicha habilitación legal existe de forma expresa tanto en la Ley 7/1985 como en el Real Decreto Legislativo 6/2015 y en la Ley 7/2021, de Cambio Climático y Transición Energética.

La Ordenanza se enmarca, por tanto, dentro del conjunto de normas reglamentarias que los municipios pueden dictar para el desarrollo de sus competencias, con el fin de dotar de operatividad jurídica a los mandatos legales que les son exigibles, como ocurre en este caso con la obligación de establecer Zonas de Bajas Emisiones.

## Elaboración de la Memoria de Análisis de Impacto Normativo

La presente Memoria de Análisis de Impacto Normativo se ha elaborado en cumplimiento de lo dispuesto en:

- El **artículo 129 de la Ley 39/2015**, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, que impone la obligación de justificar la necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia de toda nueva norma reglamentaria.
- El **Decreto de la Alcaldía-Presidencia del Excmo. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife**, de fecha 6 de junio de 2025, relativo al **Decreto Regulator de la planificación normativa del Excmo. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife y del procedimiento de elaboración de reglamentos y ordenanzas municipales** (Expediente 72/2025/OGA), conforme al cual se estructura el presente documento.

En este caso, la memoria adjunta al expediente administrativo contiene un análisis riguroso del contenido de la Ordenanza, de sus efectos jurídicos, económicos y administrativos, de su adecuación competencial y de su impacto social, medioambiental y presupuestario, conforme a los estándares establecidos por el ordenamiento jurídico y la práctica administrativa de buena regulación.

## V. ANÁLISIS DE IMPACTOS

### Impacto Económico y Presupuestario

La presente sección incorpora las principales conclusiones del análisis detallado del impacto económico y presupuestario derivado de la implantación de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) en el municipio de Santa Cruz de Tenerife. Los datos y estimaciones que se exponen han sido extraídos del “Informe de impacto económico-presupuestario del proyecto normativo para implantar la Zona de Bajas Emisiones en Santa Cruz de Tenerife”, que se incorpora como Anexo I a esta Memoria.



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



De conformidad con el Decreto Regulador de la planificación normativa del Excmo. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife y del procedimiento de elaboración de reglamentos y ordenanzas municipales, el presente apartado desarrolla los dos análisis siguientes:

- 1. Impacto económico:** evaluación de las consecuencias que la Ordenanza de la ZBE producirá sobre los sectores, colectivos y agentes potencialmente afectados, en particular sobre la competencia, la unidad de mercado y la competitividad, así como su coherencia con la legislación vigente.
- 2. Impacto presupuestario:** referencia detallada a los efectos de la Ordenanza en los ingresos y gastos públicos municipales, con mención específica a las partidas de personal, dotaciones, retribuciones y cualesquiera otros gastos o ahorros derivados de la puesta en marcha, explotación y control de la ZBE.

## Impacto económico

### Agentes, sectores y colectivos afectados

La aplicación de la Ordenanza reguladora de la ZBE del municipio de Santa Cruz de Tenerife afecta a diversos sectores y colectivos.

De acuerdo con los datos procedentes del estudio de movilidad y del Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio, se estima que diariamente acceden al interior del perímetro de la zona de bajas emisiones aproximadamente 26.600 vehículos, distribuidos en 4.256 vehículos pertenecientes a residentes y 22.344 vehículos de no residentes.

**Cuadro 1**

Distribución % Parque Móvil S.C.Tenerife por etiquetas				
	Tipo:	Turismos	Furgon.+Cam.	Moto.+Ciclo.
Etiqueta:		% dentro del Tipo de las diferentes Etiquetas		
0		0,81%	0,98%	0,71%
ECO		2,12%	0,94%	0,03%
C		44,19%	19,15%	45,77%
B		21,01%	22,56%	18,60%
sin distintivo		31,86%	56,37%	34,90%
%Tipo/Total Parque Móvil		69,1%	17,8%	13,2%

Fuente: Datos DGT y elaboración propia.

*Distribución del Parque Móvil de Santa Cruz de Tenerife por etiquetas*

Fuente: Impacto económico-presupuestario del proyecto normativo para implantar la Zona de Bajas Emisiones en Santa Cruz de Tenerife



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>

**Cuadro 2**

1. Evolución prevista nº vehículos/día privados (de todo tipo) y viajes/día en S.C. Tenerife						
A) Evolución Vehículos Privados/día (de todo tipo) por etiqueta						
Año:	1	2	3	4	10	Peso % año 10
<b>No Residentes</b>						
0	185	930	1.676	2.421	6.895	48%
ECO	366	820	1.274	1.728	4.453	31%
C	8.926	8.174	7.421	6.669	2.155	15%
B	4.686	4.245	3.804	3.363	718	5%
sin distintivo	8.182	7.289	6.396	5.503	144	1%
<b>Total</b>	<b>22.344</b>	<b>21.457</b>	<b>20.571</b>	<b>19.684</b>	<b>14.364</b>	
<b>Residentes</b>						
0	35	258	481	704	2.043	48%
ECO	70	209	347	486	1.319	31%
C	1.700	1.582	1.464	1.346	638	15%
B	892	817	741	666	213	5%
sin distintivo	1.559	1.390	1.222	1.053	43	1%
<b>Total</b>	<b>4.256</b>	<b>4.256</b>	<b>4.256</b>	<b>4.256</b>	<b>4.256</b>	
<i>Nota: asumiendo residentes siguen comportamiento similar al de no residentes en lo concerniente a la sustitución del vehículo</i>						
B) Evolución Viajes/día en Vehículos Privados (de todo tipo) por etiqueta						
Año:	1	2	3	4	10	Peso % año 10
<b>No Residentes</b>						
0	395	1.725	3.056	4.386	12.370	48%
ECO	782	1.583	2.384	3.184	7.989	31%
C	19.089	17.397	15.706	14.014	3.866	15%
B	10.021	9.050	8.080	7.110	1.289	5%
sin distintivo	17.498	15.583	13.667	11.752	258	1%
<b>Total</b>	<b>47.785</b>	<b>45.339</b>	<b>42.893</b>	<b>40.447</b>	<b>25.770</b>	

Fuente: Plan de Movilidad del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife y elaboración propia.

*Evolución prevista del número de vehículos/día privados y viajes/día en S.C. de Tenerife*

Fuente: Impacto económico-presupuestario del proyecto normativo para implantar la Zona de Bajas Emisiones en Santa Cruz de Tenerife

Estos datos permiten constatar la reducción progresiva del número de vehículos contaminantes y la sustitución por unidades con etiqueta ambiental favorable, lo que justifica la viabilidad económica del proceso de transición, tanto para residentes como para no residentes.

En cuanto al impacto directo sobre los ciudadanos, el informe identifica una especial concentración del parque móvil sin distintivo entre los no residentes. No obstante, se constata que un número significativo de estos vehículos puede beneficiarse de los supuestos de exención previstos en el Anexo II de la Ordenanza (garajes, aparcamientos públicos, talleres, farmacias, consultas médicas, etc.), lo que reduce notablemente el número real de usuarios afectados por restricciones.

Para aquellos titulares de vehículos no autorizados que optasen por mantener su uso sin sustituir el vehículo, el informe incluye un análisis comparativo entre el coste anual en sanciones y el coste de adquisición de un vehículo no sancionable (eléctrico o con etiqueta ambiental), así como el tiempo estimado de amortización de dicha inversión. Este análisis pone de manifiesto que el proceso de sustitución resulta racional y progresivamente asumible.



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



Cuadro 7

Comparación coste NO sustitución vehículo sancionable vs otras alternativas		
<b>A) Coste anual sanciones por operar con vehículos no autorizados en la ZBE</b>		
Uso vehículo sancionable	24.336	24.336
<b>B) Coste diferencial sustitución:</b>		
	<i>sin considerar tiempo</i>	<i>considerando tiempo</i>
Cambio a coche no sancionable	15.010	19.878
Cambio a moto no sancionable	2.100	5.210
<b>C) Tiempo amortización (días) inversión cambio de vehículo sancionable a otro/modo</b>		
Cambio a coche no sancionable	222	294
Cambio a moto no sancionable	31	77

Fuente: elaboración propia.

*Comparación coste NO sustitución vehículo sancionable vs otras alternativas*

Fuente: Impacto económico-presupuestario del proyecto normativo para implantar la Zona de Bajas Emisiones en Santa Cruz de Tenerife

En cuanto a las personas residentes, la Ordenanza prevé un régimen de acceso no restrictivo desde el punto de vista material, condicionado a la inscripción previa del vehículo en el Registro Municipal en los términos del Anexo II. Por tanto, no se ven sujetas a una prohibición de acceso por razón del distintivo ambiental, sino a una carga administrativa limitada vinculada al deber de inscripción o comunicación.

Respecto a las empresas, tanto residentes como no residentes, el impacto económico se limita a aquellas cuya flota esté compuesta por vehículos sin distintivo ambiental. También en este caso se reconocen múltiples exenciones vinculadas a actividades económicas esenciales o logísticas.

Finalmente, se concluye que la medida no genera efectos significativos sobre las pequeñas y medianas empresas, conforme al análisis realizado bajo la metodología del denominado "test Pyme", en línea con la Guía de la Comisión Europea. Se trata de una regulación tecnológicamente neutral, escalonada, y con un régimen amplio de autorizaciones, lo que permite su compatibilidad con la actividad económica ordinaria.

#### Competencia, unidad de mercado y competitividad

Del análisis se concluye que la aplicación de la norma no genera distorsiones significativas sobre la competencia, la unidad de mercado ni la competitividad empresarial, conforme a los principios establecidos en la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado.

La Ordenanza se apoya en criterios objetivos y estandarizados, como es la clasificación ambiental de los vehículos regulada por la Dirección General de Tráfico, lo que asegura su plena interoperabilidad con el marco normativo estatal y su neutralidad territorial. Por tanto, no introduce requisitos diferenciados que limiten el acceso de operadores radicados fuera del municipio, ni afecta a la libre circulación de bienes o prestación de servicios.

Desde la perspectiva del análisis económico de la competencia, los posibles efectos derivados de la implantación de la Zona de Bajas Emisiones se identifican y analizan específicamente en el Informe de Impacto Económico-Presupuestario del proyecto normativo para implantar la ZBE en Santa Cruz de Tenerife, incorporado como Anexo I a la presente Memoria. Dicho informe examina de forma detallada los tres principales ámbitos de afectación en materia de competencia:

- La limitación del número de operadores en el mercado.
- La restricción de la capacidad competitiva de los agentes ya establecidos.



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



- La existencia de condicionantes regulatorios que puedan afectar la igualdad de condiciones entre operadores.

En todos los casos, la conclusión es que la implantación de la ZBE no conlleva barreras de entrada relevantes ni discriminaciones indirectas, dado que las condiciones de acceso se articulan sobre criterios ambientales uniformes y se prevé un sistema extenso de exenciones para usos comerciales, logísticos y de servicio público.

Las tablas del apartado anterior permiten observar que la transición hacia flotas menos contaminantes se desarrolla de forma gradual y compatible con el mantenimiento de la actividad económica, sin ruptura tecnológica ni exigencia inmediata de inversión, lo cual refuerza la viabilidad competitiva del tejido empresarial.

En conclusión, la regulación no afecta al núcleo de la actividad económica ni impide el ejercicio profesional, y se ha diseñado con criterios de proporcionalidad, neutralidad tecnológica y respeto a los principios del mercado único. Se considera, por tanto, que la ordenanza no impone restricciones discriminatorias ni introduce costes regulatorios desproporcionados, siendo compatible con el marco jurídico nacional de libre competencia y unidad de mercado.

### Test Pyme

Del análisis efectuado en el Informe de Impacto Económico-Presupuestario del proyecto normativo para implantar la Zona de Bajas Emisiones en Santa Cruz de Tenerife, incorporado como Anexo I a la presente Memoria, y elaborado conforme a la Guía Metodológica de la Comisión Europea para la aplicación del “Test Pyme”, se concluye que la Ordenanza no genera efectos negativos significativos sobre las pequeñas y medianas empresas, ni impone barreras regulatorias, tecnológicas o económicas que puedan comprometer su viabilidad, limitar su acceso al mercado o afectar a su continuidad operativa. En primer lugar, el régimen jurídico diseñado contempla de manera expresa exenciones específicas y autorizaciones ad hoc para las actividades económicas más representativas del tejido Pyme, incluyendo el acceso de vehículos destinados a la distribución urbana de mercancías, servicios de reparación, actividades asistenciales, atención domiciliaria y logística de proximidad, conforme a lo previsto en el [artículo 13](#) y en el Anexo II de la Ordenanza.

En segundo lugar, el análisis del parque móvil adscrito a las actividades empresariales con operativa en el entorno de la zona de bajas emisiones demuestra que una proporción mayoritaria de vehículos empresariales ya dispone de etiqueta ambiental C o superior, lo que les permite acceder sin restricción alguna. Además, el calendario de implantación progresiva y el carácter escalonado de las obligaciones normativas permiten una transición tecnológica compatible con la capacidad financiera del colectivo Pyme.

Tales previsiones se alinean con el principio de “transición justa” exigido jurisprudencialmente, garantizando un tratamiento equilibrado y no discriminatorio de las pequeñas y medianas empresas.

Desde el punto de vista económico, el informe de impacto económico-presupuestario recoge expresamente que las empresas residentes no se enfrentan a limitaciones materiales de acceso, y que aquellas no residentes pueden beneficiarse de múltiples supuestos de autorización, lo que reduce de forma significativa el impacto efectivo de la norma. Asimismo, se evidencia que el coste de sustitución de un vehículo afectado es inferior, a medio plazo, al coste acumulado por sanciones, sin que resulte necesaria su reiteración documental en este apartado.

En definitiva, la regulación ha sido configurada de manera neutral, no discriminatoria, proporcionada y técnicamente viable para las pequeñas y medianas empresas, cumpliendo los estándares del Test Pyme, sin identificar impactos negativos significativos ni sobrecostes regulatorios que justifiquen medidas compensatorias adicionales.

## Impacto presupuestario

### Inversiones y financiación

La implantación de la Ordenanza reguladora de la ZBE del municipio de Santa Cruz de Tenerife comporta una serie de implicaciones sobre los ingresos y gastos públicos, fundamentalmente en lo que respecta al esfuerzo inversor



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



inicial necesario para su puesta en marcha, así como a los costes recurrentes asociados a su operación y mantenimiento.

Del análisis recogido en el Informe de Impacto Económico-Presupuestario del proyecto normativo para implantar la Zona de Bajas Emisiones en Santa Cruz de Tenerife, incorporado como Anexo I a la presente Memoria, se desprende que la implantación del sistema no compromete ni la estabilidad presupuestaria ni la sostenibilidad financiera del Ayuntamiento, en tanto que las actuaciones previstas se enmarcan dentro del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia y cuentan con cofinanciación externa para las inversiones iniciales, lo que permite minimizar la carga sobre los recursos propios municipales durante las fases de despliegue e implementación. Con carácter general, el impacto presupuestario puede clasificarse en dos grandes bloques:

#### A) Gasto público

El proyecto contempla una inversión inicial necesaria para la ejecución de las infraestructuras asociadas a la ZBE (instalación de cámaras, señalización, plataforma digital, etc.), que ha sido parcialmente financiada mediante subvención estatal otorgada en el marco del Programa de ayudas para la implantación de zonas de bajas emisiones (Orden TMA/892/2021).

El importe global del contrato de suministro, instalación y puesta en servicio asciende a 1.419.999,99 € (IGIC incluido), aprobado por la Junta de Gobierno Local en sesión de 2 de septiembre de 2024. De esta cantidad, 1.278.000,00 € proceden de fondos del Plan de Recuperación conforme a la concesión de ayuda formalizada por Orden Ministerial de 20 de mayo de 2022.

<b>Inversiones Directamente Vinculadas con ZBE</b>		
<b>1. Desarrollo software e integraciones</b>		<b>300.863</b>
1.1 Software Centro Control ZBE	174.041	
1.1.1 Módulo de Gestión de Autorizaciones	24.000	
1.1.2 Módulo Generación Documentación Procedimiento Sancionador	40.500	
1.1.3 Módulo de Control de Acceso	42.500	
1.1.4 Módulo de Gestión Medioambiental	30.000	
1.1.5 Módulo de Gestión de Información e Indicadores	27.041	
1.1.6 Módulo de Administración	10.000	
1.2 Estructura de Interoperabilidad	74.360	
1.2.1 PdC	9.500	
1.2.2 Estaciones Calidad del Aire y Ruido	6.500	
1.2.3 Mistral y otros	12.000	
1.2.4 Plataforma Intermediación DGT y 3.0	8.560	
1.2.5 Plataforma Intercambio Padrón Municipal	9.800	
1.2.6 Plataforma Intercambio Parking Públicos	28.000	
1.3 Arquitectura TIC	12.000	
1.3.1 Configuración Arquitectura del Sistem	6.500	
1.3.2 Configuración Arquitectura Base de Datos	5.500	
1.4 Formación y documentación	40.462	
<b>2. Hardware</b>		<b>811.223</b>
2.1 Suministro	121.220	
2.2 Instalaciones	690.003	
<b>3. Obra Civil y Señalización</b>		<b>125.719</b>
3.1 Demoliciones y movimientos de tierra	17.967	
3.2 Puntos de control y señalización	84.110	
3.3 Otros	23.642	
<b>4. Plan de Comunicación</b>		<b>182.057</b>
<b>5. Redacción proyecto ZBE, dirección facultativa y coordinación obras</b>		<b>67.067</b>
<b>TOTAL Inversiones Directamente Vinculadas con ZBE</b>		<b>1.486.928</b>

Fuente: elaboración propia.



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



#### *Inversiones directamente vinculadas con la ZBE*

*Fuente: Impacto económico-presupuestario del proyecto normativo para implantar la Zona de Bajas Emisiones en Santa Cruz de Tenerife*

En cuanto a los gastos recurrentes, el informe estima el coste de explotación y mantenimiento del sistema (plataforma, control de accesos, gestión de autorizaciones, personal, etc.) en 154.762 €/año, importe que se mantiene estable durante el ciclo cuatrienal de evaluación y que no compromete la regla de gasto ni genera tensiones en el capítulo de personal.

#### **B) Ingreso público**

En lo relativo a ingresos, el efecto presupuestario de la norma se considera residual y no finalista, dado que:

- La finalidad de la Ordenanza no es recaudatoria, sino de carácter medioambiental y estructural.
- El ingreso por sanciones no puede presupuestarse como fuente ordinaria, en tanto depende de la conducta infractora voluntaria del ciudadano.
- Se prevé una reducción progresiva de la circulación de vehículos infractores conforme avance la transición tecnológica, lo que desincentiva la dependencia de este tipo de ingresos.

En consecuencia, el Ayuntamiento no ha incorporado previsión alguna de ingresos adicionales derivados de la entrada en vigor de la ordenanza en su planificación fiscal ordinaria, ni se ha diseñado un modelo de financiación específico sustentado en tasas, precios públicos o gravámenes asociados al acceso a la zona.

#### **Impacto en ingresos y gastos corrientes**

La entrada en vigor de la Ordenanza no comporta un incremento significativo de los gastos de personal ni de nuevas dotaciones estructurales permanentes en el seno del Ayuntamiento, toda vez que el modelo organizativo adoptado para la gestión del sistema se basa en una plataforma digital automatizada y en la externalización parcial de determinados servicios operativos.

Según el análisis recogido en el apartado 7 del informe económico-presupuestario, el diseño del sistema permite que las cargas administrativas derivadas de la gestión del Registro Municipal de Vehículos en la ZBE, la tramitación de exenciones y la supervisión del cumplimiento normativo se integren en el funcionamiento ordinario de los servicios municipales ya existentes, en particular dentro del Área de Movilidad y del Servicio de Informática.

En este sentido:

- No se prevé la creación de nuevas plazas de personal funcionario o laboral, ni la consolidación de unidades administrativas específicas para la gestión de la zona de bajas emisiones.
- Las tareas de soporte, vigilancia, mantenimiento de la plataforma y atención al ciudadano podrán ser contratadas externamente mediante contratos de servicios específicos, de cuantía limitada y duración determinada.
- Los costes de explotación estimados incluyen partidas para formación inicial del personal municipal implicado, soporte técnico continuado y atención a la ciudadanía, sin que ello suponga un aumento estructural del Capítulo I (personal) del presupuesto.

El informe estima el conjunto de gastos operativos anuales en 154.762 €, de los cuales la mayoría corresponden a costes tecnológicos y servicios subcontratados, y solo una parte menor se refiere a imputaciones indirectas sobre recursos humanos existentes, sin necesidad de ampliación de plantilla.

Tampoco se prevén gastos asociados a retribuciones variables, incentivos o productividades vinculadas a la aplicación de esta ordenanza, al no tratarse de una actividad con impacto directo sobre objetivos cuantificables de gestión individual.



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



En cuanto a dotaciones, los equipamientos y dispositivos físicos necesarios para el control de accesos (cámaras, señalización, infraestructura de red y conectividad) fueron valorados en el *proyecto de obra civil aprobado por acuerdo de la Junta de Gobierno de 2 de octubre de 2023* y ya están cubiertos con cargo al contrato mixto de suministro e instalación adjudicado por valor de 1.419.999,99 €, como se indica en el apartado 5.2.1.

<b>Balance ingresos/gastos corrientes generados por la inversiones vinculadas con la ZBE</b>				
A anualidad:	1	2	3	4
<b>A) Ingresos Corrientes (recurrentes) anuales derivados de la puesta en marcha de la ZBE</b>				
<i>A1. Relacionados con las inversiones directamente vinculadas a la ZBE</i>				
1.1 Variación ingresos en el Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica	0	-66.837	-133.675	-200.512
1.2 Ingresos por multas por el tránsito indebido por la ZBE	0	0	2.503.976	1.723.439
<b>TOTAL Ingresos Corrientes (recurrentes) anuales</b>	<b>0</b>	<b>-66.837</b>	<b>2.370.301</b>	<b>1.522.926</b>
<b>B) Gastos Corrientes (recurrentes) anuales derivados de la puesta en marcha de la ZBE</b>				
<i>B1. Relacionados con las inversiones directamente vinculadas a la ZBE</i>				
1.1 Gasto mantenimiento (correctivo/evolutivo -personal y consumibles)	52.080	52.080	52.080	52.080
1.2 Gasto mantenimiento (personal y consumibles) hardware	162.245	162.245	162.245	162.245
1.3 Gasto mantenimiento infraestructura civil	25.144	25.144	25.144	25.144
1.4 Gasto administrativos corrientes	88.807	88.807	88.807	88.807
<b>TOTAL Gastos Corrientes (recurrentes) anuales</b>	<b>328.276</b>	<b>328.276</b>	<b>328.276</b>	<b>328.276</b>
<b>Superávit(+)/Déficit(-) ingreso/gasto corriente derivado de ZBE</b>	<b>-328.276</b>	<b>-395.113</b>	<b>2.042.025</b>	<b>1.194.651</b>
<b>Acumulado</b>				<b>2.513.287</b>

Fuente: elaboración propia.

#### *Balance de ingresos y gastos corrientes generados por las inversiones vinculadas con la ZBE*

Fuente: Impacto económico-presupuestario del proyecto normativo para implantar la Zona de Bajas Emisiones en Santa Cruz de Tenerife

Por todo lo anterior, puede concluirse que la implementación de la ordenanza no genera un incremento estructural de los gastos de personal ni de nuevas dotaciones permanentes en el ámbito del sector público local, resultando financieramente sostenible y técnicamente compatible con los medios actuales de la corporación municipal.

#### **Sostenibilidad financiera**

La sostenibilidad financiera de la Ordenanza se encuentra suficientemente garantizada a la vista del marco de ingresos y gastos previstos asociados a su implementación y gestión.

En primer lugar, las inversiones de capital necesarias para la puesta en funcionamiento de la ZBE, cuyo importe asciende a 1,48 millones de euros (de acuerdo con la memoria económico-presupuestaria), se han financiado parcialmente mediante fondos europeos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (Componente 1), a través de una ayuda directa por importe de 1,278 millones de euros, otorgada por Orden Ministerial de 20 de mayo de 2022. La diferencia ha sido cubierta con aportaciones municipales previamente contempladas en el presupuesto plurianual del Área de Movilidad, sin necesidad de acudir a endeudamiento.

En segundo lugar, los gastos corrientes derivados del funcionamiento ordinario de la ZBE (personal, mantenimiento del sistema de control de accesos, comunicación, señalización, atención ciudadana, etc.), se estiman en torno a 330.000 € anuales, cifra que resulta asumible dentro del marco del presupuesto consolidado municipal, con cargo a las partidas del Servicio de Movilidad y Accesibilidad Universal. Adicionalmente, se prevén ingresos corrientes por valor de 1,95 millones de euros anuales, derivados principalmente del régimen sancionador (infracciones por acceso indebido) y del uso de aparcamientos públicos regulados dentro del ámbito ZBE.

Este diferencial positivo entre ingresos y gastos corrientes no solo garantiza el equilibrio presupuestario en el corto y medio plazo, sino que permite la autofinanciación de mejoras adicionales en la ZBE, incluyendo actuaciones complementarias en señalización, comunicación y medidas de refuerzo del transporte público y movilidad activa.

Desde la perspectiva de la Ley Orgánica 2/2012, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, la actuación no compromete el cumplimiento de los principios de estabilidad ni la regla de gasto, tal y como se refleja



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



en el apartado 7 del Informe de Impacto Económico-Presupuestario. Asimismo, no se ha previsto impacto negativo alguno en la sostenibilidad de la deuda pública ni en el nivel de endeudamiento a largo plazo.

Por tanto, se concluye que la aplicación de la Ordenanza no compromete la sostenibilidad financiera del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, siendo compatible con la normativa presupuestaria vigente y con los objetivos de consolidación fiscal. En este sentido se pronuncia el informe de la Coordinación General de Hacienda y Política financiera de fecha 6 de marzo de 2026, relativo al cumplimiento de los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera que exige el artículo 7.3 de la ley orgánica 2/2012, de 27 de abril, de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera.

## Impacto desde el punto de vista de las cargas administrativas

### Detección y medición de las cargas administrativas

La implantación de la ZBE implica la creación de una serie de trámites administrativos dirigidos a garantizar el cumplimiento de los criterios de acceso, registro y control establecidos en la Ordenanza. En este apartado se identifican los principales procedimientos generados por la norma, se cuantifican los costes derivados de los mismos y se analizan las medidas previstas para minimizar su impacto sobre la ciudadanía y los operadores económicos.

#### Identificación de trámites

La implantación y desarrollo de la ZBE implica la generación de determinadas cargas administrativas derivadas del cumplimiento de los procedimientos habilitados en la Ordenanza para la obtención de autorizaciones, el acceso al registro municipal de vehículos y el ejercicio de los derechos vinculados al uso del viario en el ámbito regulado.

En concreto, los trámites administrativos identificados son los siguientes:

1. **Inscripción en el Registro Municipal de Vehículos en la ZBE**, previsto en el artículo 12 de la Ordenanza, para aquellos vehículos que, no teniendo acceso libre conforme al Anexo II, requieran autorización individualizada para su circulación dentro del perímetro delimitado.
2. **Solicitud de autorizaciones de acceso excepcionales o temporales**, contempladas en el artículo 13 y en el Anexo II de la Ordenanza, ya sea por concurrencia de circunstancias familiares, laborales, sanitarias, económicas o de necesidad sobrevenida, así como en supuestos de interés público o social justificado.
3. **Tramitación de cambios de matrícula** a los supuestos previstos en el Anexo II, en particular cuando resulte necesario mantener la vigencia del acceso autorizado en relación con plazas de aparcamiento, vehículos sustitutivos u otros supuestos de acceso autorizable.
4. **Solicitudes de alta o modificación de datos en el sistema de gestión telemática**, tanto por personas físicas como jurídicas, con objeto de mantener actualizado el régimen de autorizaciones y asegurar la interoperabilidad con otros registros administrativos (por ejemplo, DGT, padrón del IVTM o censo de actividades económicas).
5. **Consultas ciudadanas y solicitudes de información**, previstas en la disposición adicional segunda de la Ordenanza, en relación con los derechos de acceso, reclamación, notificación y ejercicio del procedimiento administrativo vinculado a la gestión de la ZBE.
6. **Procedimientos sancionadores** por el acceso indebido al perímetro regulado, conforme a lo dispuesto en los artículos 15 a 17, en cuyo marco se reconoce al infractor el derecho a formular alegaciones, presentar pruebas y recurrir en vía administrativa.

Todos estos trámites han sido diseñados bajo principios de simplicidad, agilidad y proporcionalidad, recurriendo preferentemente a medios electrónicos, en cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



Procedimiento Administrativo Común, y en coherencia con el principio de eficiencia administrativa recogido en el artículo 129 de dicha norma.



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



### Cuantificación de costes (MCE)

La presente ordenanza incorpora cargas administrativas derivadas del régimen de autorizaciones y control de accesos que afectan tanto a personas físicas como jurídicas, diferenciando entre residentes y no residentes. En todos los casos, el cumplimiento de los requisitos establecidos en la norma exige actuaciones como la tramitación de solicitudes de inscripción en el registro municipal, la gestión de autorizaciones excepcionales o temporales, y, en su caso, la acreditación documental ante la administración municipal.

Con base en la metodología del Modelo de Cargas Administrativas (MCE), y a partir de los trámites descritos en el apartado anterior, se ha realizado una estimación del coste económico derivado de dichas obligaciones para los agentes afectados. Los resultados se han estructurado según el tipo de sujeto obligado:

Tipo de sujeto	Coste estimado anual (€)
Ciudadanos residentes	23.350 €
Ciudadanos no residentes	362.523 €
Empresas residentes	21.350 €
Empresas no residentes	136.579 €

**Total estimado anual: 543.802 €**

*Coste estimado anual según MCE*

*Fuente: Impacto económico-presupuestario del proyecto normativo para implantar la Zona de Bajas Emisiones en Santa Cruz de Tenerife*

Estas cifras se han calculado teniendo en cuenta:

- El número previsto de trámites anuales de inscripción, renovación o solicitud de autorización (basado en la demanda estimada del registro de vehículos).
- El tiempo medio necesario para completarlos por cada usuario (según complejidad y modalidad telemática/presencial).
- El valor monetario del tiempo invertido, conforme a estimaciones del coste/hora por tipo de usuario.

El mayor volumen de carga se concentra en el colectivo de ciudadanos no residentes, debido al elevado número de usuarios potencialmente afectados por el régimen de control y que requieren acreditar circunstancias específicas para acceder a la ZBE (titulares de garajes, abonados a aparcamientos, usuarios de servicios médicos o comerciales, entre otros).

Estas cargas se consideran asumibles y proporcionadas, y se enmarcan en un sistema normativo que prioriza el uso de medios telemáticos para minimizar el tiempo y coste por operación, en cumplimiento del principio de eficiencia previsto en el artículo 129.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

### Medidas de minimización

Con el objetivo de reducir el impacto de las cargas administrativas derivadas de la implantación de la ZBE, el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife ha incorporado en la Ordenanza una serie de medidas dirigidas a



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



simplificar los trámites, facilitar su cumplimiento y minimizar el tiempo y los recursos necesarios para los usuarios afectados.

Las principales medidas adoptadas son las siguientes:

1. **Tramitación electrónica centralizada**, mediante un Registro Municipal de Vehículos en La ZBE accesible por vía telemática, que permite realizar de forma digital los procedimientos de alta, modificación, renovación y baja de autorizaciones, evitando desplazamientos y reduciendo los plazos administrativos (artículos 12 y 13 de la Ordenanza).
2. **Reconocimiento automático del acceso libre** para los vehículos con distintivo ambiental 0, ECO, C y B, que no requieren gestión previa ni autorización específica, tal y como se recoge en el Anexo II, apartado 1, de la Ordenanza.
3. **Configuración de regímenes de acceso e inscripción** con vocación de estabilidad para determinados supuestos, así como autorizaciones de duración suficiente o prorrogable en función de la naturaleza del supuesto habilitante, lo que reduce la necesidad de trámites repetidos y evita renovaciones innecesarias.
4. **Simplificación documental en determinados supuestos**, combinando la aportación de documentación justificativa con declaraciones responsables y mecanismos de verificación ex post, cuando ello resulte compatible con la naturaleza del supuesto y con las exigencias de control administrativo.
5. **Mecanismos de interoperabilidad con otras administraciones**, como la Dirección General de Tráfico o el padrón del IVTM municipal, lo que permite al Ayuntamiento verificar automáticamente datos clave sin requerir su aportación por parte de la ciudadanía (Disposición adicional única).
6. **Fase de implantación progresiva sin sanciones**, prevista en la disposición transitoria única, que establece un periodo informativo de 18 meses y un segundo de otros 18 meses con régimen de autorizaciones temporales para vehículos sin distintivo, facilitando la adaptación paulatina y evitando cargas abruptas al inicio de la aplicación.
7. **Atención ciudadana específica**, con canales presenciales, telefónicos y digitales dedicados a resolver incidencias, ofrecer asistencia en el uso de la sede electrónica y facilitar el cumplimiento normativo por parte de colectivos vulnerables o con menor familiaridad tecnológica.

Estas medidas reflejan una voluntad clara de equilibrio entre los fines públicos perseguidos por la norma (mejora ambiental y de salud pública) y la necesidad de garantizar un cumplimiento razonable y proporcionado por parte de la ciudadanía, reduciendo al mínimo imprescindible las cargas administrativas asociadas.

## Impacto por razón de género, en la infancia y adolescencia y en la familia

La presente Ordenanza, en tanto que disposición de carácter general, ha sido objeto de un análisis específico respecto a los efectos que pueda generar desde una perspectiva de género, así como sobre los derechos y bienestar de la infancia, adolescencia y la familia, conforme a lo exigido en las Directrices para la elaboración de las Memorias de Análisis de Impacto Normativo del Excmo. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife.

### Impacto de género

Desde una perspectiva de género, la ordenanza no introduce discriminaciones formales ni materiales entre mujeres y hombres en su contenido normativo. No obstante, resulta oportuno valorar si la regulación pudiera tener efectos indirectos diferenciados. A tal fin, se parte de los siguientes elementos:



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



- El acceso, circulación y estacionamiento de vehículos en el perímetro de la ZBE se condiciona al distintivo ambiental del vehículo, sin contemplar criterios personales o profesionales que, por sí mismos, generen diferencias de trato entre géneros.
- La ordenanza recoge un amplio conjunto de exenciones orientadas a preservar la equidad social y económica (Anexo II), entre las que se incluyen supuestos potencialmente vinculados a tareas de cuidados y atención familiar, que suelen recaer mayoritariamente en mujeres, como son los accesos por asistencia a personas dependientes, a centros sanitarios, escolares o veterinarios, o por motivos familiares y laborales.
- No establece diferencias normativas por razón de género.
- Contempla un catálogo de exenciones que puede favorecer a mujeres cuidadoras o con responsabilidades familiares.
- Promueve un entorno urbano más saludable y seguro, con impactos positivos en quienes, por razón de género, presentan mayor exposición a tareas vinculadas a la movilidad cotidiana no motorizada (como el acompañamiento de menores, compras u otras gestiones domésticas).

#### **Medidas incorporadas en el texto para integrar la perspectiva de género**

El Proyecto de Ordenanza ha sido ajustado para:

- Integrar la transversalidad de género en el Preámbulo, con referencia a LO 3/2007 y Ley 1/2010, y compromiso expreso de recoger datos desagregados y contemplar situaciones de cuidados.
- Reforzar el principio de igualdad en el art. 5, incorporando la perspectiva de género de forma operativa (planificación, gestión y evaluación; análisis de impactos diferenciados).
- Integrar la perspectiva de género en el sistema de seguimiento y evaluación de la ordenanza, en conexión con el Preámbulo, el artículo 5 y la disposición adicional segunda, mediante la recogida de datos desagregados por sexo con finalidad estadística y de evaluación de impacto
- Ajustar la tramitación y la información (Disposición adicional segunda) con lenguaje no sexista y campos estadísticos de sexo con finalidad de evaluación de impacto.
- Crear una autorización específica por cuidados (art. 13 y Anexo II), con condiciones y documentación proporcional (máx. dos matrículas alternas, vigencia anual, control muestral).

#### **Valoración final del impacto**

Incorporadas en el articulado las medidas expuestas (Preámbulo, arts. 5, 7 y Disposición adicional segunda; autorizaciones por cuidados en art. 13.7 y Anexo II), el impacto de género previsto se califica como POSITIVO, tal y como se deriva del Informe de Impacto de Género (IIG) emitido al respecto por la Sección Técnica de Igualdad y Diversidad Afectivo Sexual con fecha 17 de marzo de 2026.

#### **Impacto en la infancia, adolescencia y familia**

Desde la perspectiva de los derechos de la infancia, la adolescencia y la protección a la familia, la ordenanza presenta una valoración positiva, en tanto:

- Mejora la calidad del aire y reduce los niveles de contaminación acústica en el entorno urbano, lo que revierte directamente en la salud de los menores y en la calidad de vida familiar.
- Favorece el uso de modos de transporte activos (caminar, bicicleta) y del transporte público, fomentando una mayor autonomía infantil y una movilidad más segura para niños y adolescentes.



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



- Incluye mecanismos de registro y tramitación electrónica que reducen la carga administrativa para las familias afectadas, en particular para residentes y para quienes deban acceder a la ZBE por motivos educativos, sanitarios o de cuidado.
- Establece un marco de aplicación progresivo, con un periodo de transición no sancionador, que facilita la adaptación de los hogares a la nueva normativa.
- Incorpora un supuesto específico de autorización para familias numerosas, atendiendo a sus necesidades particulares de movilidad y conciliación, evitando que la aplicación de las restricciones de acceso genere efectos desproporcionados sobre este colectivo.

La inclusión de este supuesto específico responde a la necesidad de adaptar la regulación local a las recomendaciones y demandas trasladadas en el ámbito institucional municipalista. En este sentido, en el marco de los trabajos desarrollados por la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP), y puestos en conocimiento de las entidades locales a través de la Federación Canaria de Municipios (FECAM), se ha señalado la conveniencia de que las ordenanzas de movilidad sostenible tengan en cuenta las particularidades de las familias numerosas, garantizando que su aplicación sea no solo ambientalmente eficaz, sino también socialmente justa.

En particular, se ha advertido que la implantación de medidas vinculadas a las Zonas de Bajas Emisiones puede generar efectos no deseados sobre este colectivo, al requerir habitualmente el uso de vehículos de mayor capacidad —y, en muchos casos, con peores etiquetas ambientales—, lo que podría derivar en una penalización indirecta en su acceso a los entornos urbanos.

Desde la perspectiva de los principios de buena regulación, la medida responde al principio de necesidad y eficacia, al atender una realidad social diferenciada vinculada a mayores necesidades de desplazamiento por razones educativas, sanitarias, laborales y de conciliación. Asimismo, se adecua al principio de proporcionalidad, al configurarse de forma limitada y controlada, mediante la fijación de un número máximo de vehículos autorizables por unidad familiar y la prohibición de uso simultáneo, garantizando un equilibrio entre los objetivos de reducción de emisiones y la atención a este colectivo.

Del mismo modo, la medida se alinea con el principio de equidad y cohesión social, al evitar que las políticas de movilidad sostenible generen efectos regresivos sobre determinados grupos, integrando consideraciones sociales en el diseño de la regulación ambiental, y resultando coherente con otros supuestos de autorización previstos en la ordenanza vinculados a razones sanitarias, laborales o de atención a personas dependientes.

Durante el proceso de información y participación institucional, se ha tenido conocimiento de las propuestas trasladadas por la Federación Española de Familias Numerosas (FEFN) a la FEMP, orientadas a evitar una afectación desproporcionada de este colectivo en la aplicación de las ZBE. Entre ellas se incluyen medidas de carácter fiscal, subvencional o relativas a la ordenación del tráfico (bonificaciones, ayudas, uso de carriles VAO o exclusión de determinadas tasas).

Dichas propuestas han sido analizadas, concluyéndose que únicamente aquellas relacionadas con el régimen de acceso pueden tener encaje en el marco de esta ordenanza, habiéndose incorporado, en consecuencia, el citado supuesto específico de autorización para familias numerosas. Por el contrario, el resto de medidas exceden del ámbito material de la norma, que se circunscribe al establecimiento de restricciones de acceso basadas en criterios ambientales objetivos conforme al Real Decreto 1052/2022, correspondiendo su eventual desarrollo a otros instrumentos normativos o políticas públicas municipales.

Finalmente, se subraya que el contenido de la ordenanza ha sido objeto de procesos de participación y consulta pública que han permitido incorporar observaciones de colectivos sociales, lo que refuerza la legitimidad del marco normativo y su adecuación a la realidad social del municipio.

Por todo ello, se concluye que la ordenanza tiene un impacto positivo desde la perspectiva de género, de la infancia y adolescencia y de la protección a la familia, alineándose con los principios de equidad, sostenibilidad y justicia social que deben inspirar toda actuación normativa local.



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



## Otros impactos

De conformidad con lo establecido en el apartado g) de la Segunda Directriz del Anexo del Decreto del Excmo. Sr. Alcalde por el que se aprueban las directrices de elaboración de las Memorias de Análisis de Impacto Normativo, se incluyen en este apartado aquellos impactos que, aun no habiendo sido exigidos específicamente en otros epígrafes, revisten especial relevancia a juicio del órgano proponente, con atención prioritaria a los efectos sociales, medioambientales, en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal.

### Impacto social

La implantación de la ZBE en el municipio de Santa Cruz de Tenerife supone una intervención relevante en la organización de la movilidad urbana y en el uso del espacio público. Los efectos sociales que se derivan de esta actuación son múltiples:

- **Mejora de la salud pública:** la reducción de emisiones contaminantes, especialmente de NO<sub>2</sub> y partículas PM10 y PM2.5, incide directamente en la disminución de patologías respiratorias, cardiovasculares y otras enfermedades asociadas a la mala calidad del aire. Esta mejora resulta particularmente relevante para grupos vulnerables como personas mayores, menores y personas con patologías crónicas.
- **Reducción del ruido urbano:** tal como recoge el Plan de Acción de Mejora del Ambiente Sonoro de Santa Cruz de Tenerife, la principal fuente de contaminación acústica en el municipio es el tráfico viario. La restricción de circulación a vehículos más contaminantes en el centro urbano reducirá los niveles sonoros, mejorando la calidad de vida residencial, educativa y comercial en la zona.
- **Incremento de la seguridad vial:** al disminuir el tráfico rodado y fomentar modos activos de desplazamiento, se prevé una reducción de la siniestralidad, en línea con los objetivos marcados en la Estrategia de Movilidad Sostenible y el PMUS local.
- **Transformación del entorno urbano:** la ZBE se ubica en el distrito Centro-Ifara, caracterizado por un alto valor patrimonial, comercial y residencial. La pacificación del tráfico facilitará la recuperación del espacio público, favoreciendo su uso peatonal, estancial y cultural, con efectos positivos en la cohesión social y el atractivo urbano.

Paralelamente, la ordenanza incorpora un enfoque de transición justa mediante su implantación progresiva, el mantenimiento de autorizaciones temporales en determinados supuestos, la previsión de medidas de información y acompañamiento y la articulación de herramientas de consulta accesibles para la ciudadanía. Estas medidas persiguen reducir la carga de adaptación sobre los colectivos con menor capacidad económica, las personas trabajadoras que utilizan el vehículo como herramienta de trabajo y las microempresas y pymes especialmente afectadas por las restricciones.

### Impacto ambiental

La aprobación de la Ordenanza se alinea con los objetivos establecidos en la Ley 7/2021, de Cambio Climático y Transición Energética, y el Real Decreto 1052/2022, así como con el PACES del municipio.

Según el análisis económico-presupuestario, la implantación de la ZBE conllevará una reducción estimada de un 30% en la circulación de vehículos dentro de su perímetro en un horizonte a diez años. A partir de la modelización del tráfico y el análisis de la flota móvil, se estima que esta reducción tendrá un impacto cuantificable en la disminución de emisiones contaminantes:

- **Óxidos de nitrógeno (NOx):** reducción anual estimada de 8,9 toneladas.
- **Partículas PM<sub>10</sub>:** reducción anual estimada de 2,3 toneladas.



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



- **Partículas PM<sub>2,5</sub>**: reducción anual estimada de 1,2 toneladas.
- **Dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>)**: reducción de 1.560 toneladas/año.

Estos datos están alineados con los objetivos del PMUS, que prevé una reducción de los viajes en vehículo privado del 30% en la zona centro, así como con los objetivos de calidad del aire establecidos por el RD 102/2011 y los de calidad acústica definidos en el RD 1367/2007.

Asimismo, la ZBE contribuye al cumplimiento de la Agenda Canaria de Desarrollo Sostenible 2030 y de la Estrategia Canaria de Acción Climática, que promueven una transición ecológica justa y la descarbonización progresiva de la movilidad urbana.

### Impacto en igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal

La Ordenanza ha sido diseñada con un enfoque inclusivo, contemplando expresamente en su articulado y anexo un régimen de excepciones que garantiza el acceso a la ZBE a personas y colectivos que puedan verse en situación de desventaja o vulnerabilidad:

- **Personas con movilidad reducida**: el Anexo II recoge expresamente la autorización de acceso a vehículos destinados al traslado de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, asegurando la accesibilidad universal al ámbito ZBE.
- **Justificación socioeconómica**: la ordenanza incorpora mecanismos específicos para evitar un impacto desproporcionado sobre personas con menor capacidad adquisitiva, tanto a través de la cláusula de proporcionalidad y garantías para colectivos vulnerables del artículo 10 como mediante la autorización temporal por insuficiencia económica prevista en el artículo 13, lo que dota de flexibilidad al sistema y permite atender situaciones de necesidad justificadas.
- **Mecanismos de sustitución del vehículo**: se reconoce en la memoria económica que el parque móvil de los residentes afectados (distrito Centro-Ifara) presenta una renta media superior al conjunto del municipio, lo que facilita la capacidad de adaptación progresiva a los requerimientos ambientales. No obstante, se prevé un calendario de aplicación gradual que reduce el riesgo de exclusión o discriminación por razón de nivel socioeconómico.

En suma, se considera que el diseño normativo de la ZBE garantiza la igualdad de trato, el respeto a los derechos de las personas con discapacidad, y minimiza los efectos adversos sobre los colectivos más vulnerables, en consonancia con los principios de equidad urbana y accesibilidad universal.

## VI. ANÁLISIS SOBRE COSTE-BENEFICIO

La implantación de la ZBE en Santa Cruz de Tenerife presenta una relación coste-beneficio favorable desde una perspectiva integral, Ambiental, social, económica y financiera, en la medida en que los beneficios derivados de su puesta en funcionamiento superan significativamente los costes asociados a su implantación, gestión y cumplimiento.

### Costes directos

La implantación de la ZBE conlleva una inversión inicial de 1,48 millones de euros en concepto de gasto de capital, vinculada a la instalación de los sistemas de control de accesos, señalización horizontal y vertical, equipos OCR y plataforma de gestión integrada. Asimismo, se estiman unos gastos corrientes anuales medios en torno a los 0,33 millones de euros, derivados de la explotación del sistema, mantenimiento, actualización tecnológica y atención ciudadana.



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



Desde el punto de vista de la ciudadanía y de las empresas, el coste administrativo derivado del cumplimiento de los trámites establecidos por la Ordenanza asciende a un total de 543.802 euros durante el primer cuatrienio de funcionamiento, distribuido del siguiente modo:

- Ciudadanos residentes: 23.350 €
- Ciudadanos no residentes: 362.523 €
- Empresas residentes: 21.350 €
- Empresas no residentes: 136.579 €

Se trata de un coste razonable, proporcionado y plenamente justificado, en atención al volumen de vehículos y operaciones administrativas esperadas, y teniendo en cuenta las exenciones y autorizaciones previstas en el Anexo II de la Ordenanza.

## Beneficios esperados

La aplicación del régimen de acceso regulado a la ZBE generará beneficios en tres planos fundamentales: ambiental, social y económico.

### 1. Ambientales y sanitarios:

- Reducción del parque móvil contaminante en un 95% en el plazo de diez años.
- Disminución prevista de los niveles de NO<sub>2</sub> y PM10, actualmente superiores a los umbrales legales en puntos clave de la ciudad.
- Mejora de la salud pública por la reducción de episodios de enfermedades respiratorias y cardiovasculares.

### 2. Sociales y urbanísticos:

- Mejora de la calidad del espacio público, especialmente en el casco histórico (Toscal y Zona Centro), con 16.604 residentes y 7.500 hogares afectados positivamente.
- Incremento de la seguridad vial y reducción del ruido ambiental.
- Mayor atractivo de la zona para el paseo, el comercio local y el turismo sostenible.

### 3. Económicos y financieros:

- Ingresos corrientes medios derivados de tasas, autorizaciones y sanciones: 1,95 millones de euros anuales.
- Equilibrio presupuestario asegurado desde el segundo año de implantación, con sostenibilidad financiera a medio y largo plazo.
- Efecto dinamizador indirecto sobre sectores ligados a la movilidad sostenible, servicios urbanos y tecnologías aplicadas a la gestión del tráfico.



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



Balance ingresos/gastos corrientes generados por la inversiones vinculadas con la ZBE				
A anualidad:	1	2	3	4
<b>A) Ingresos Corrientes (recurrentes) anuales derivados de la puesta en marcha de la ZBE</b>				
<i>A1. Relacionados con las inversiones directamente vinculadas a la ZBE</i>				
1.1 Variación ingresos en el Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica	0	-66.837	-133.675	-200.512
1.2 Ingresos por multas por el tránsito indebido por la ZBE	0	0	2.503.976	1.723.439
TOTAL Ingresos Corrientes (recurrentes) anuales	0	-66.837	2.370.301	1.522.926
<b>B) Gastos Corrientes (recurrentes) anuales derivados de la puesta en marcha de la ZBE</b>				
<i>B1. Relacionados con las inversiones directamente vinculadas a la ZBE</i>				
1.1 Gasto mantenimiento (correctivo/evolutivo -personal y consumibles)	52.080	52.080	52.080	52.080
1.2 Gasto mantenimiento (personal y consumibles) hardware	162.245	162.245	162.245	162.245
1.3 Gasto mantenimiento infraestructura civil	25.144	25.144	25.144	25.144
1.4 Gasto administrativos corrientes	88.807	88.807	88.807	88.807
TOTAL Gastos Corrientes (recurrentes) anuales	328.276	328.276	328.276	328.276
<b>Superávit(+)/Déficit(-) ingreso/gasto corriente derivado de ZBE</b>	-328.276	-395.113	2.042.025	1.194.651
<b>Acumulado</b>				2.513.287

Fuente: elaboración propia.

*Balance ingresos/gastos corrientes generados por las inversiones vinculadas con la ZBE*

Fuente: Impacto económico-presupuestario del proyecto normativo para implantar la Zona de Bajas Emisiones en Santa Cruz de Tenerife

## Resumen coste-beneficio

Categoría	Cuantificación estimada (M€)	Observaciones
<b>Gasto de inversión (capital)</b>	1,48	Cámaras, señalización, sistemas y control
<b>Gasto corriente anual medio</b>	0,33	Gestión, mantenimiento, personal
<b>Ingreso corriente anual medio</b>	1,95	Autorizaciones, sanciones, tasas, etc.
<b>Beneficios no monetarios estimados</b>	—	Mejora de calidad del aire, salud, reducción CO <sub>2</sub>
<b>Ahorros en costes sanitarios evitables</b>	No cuantificado en este informe	Derivado de reducción de emisiones y ruido
<b>Reducción estimada de vehículos contaminantes</b>	>95% (sin distintivo, en 10 años)	Basado en datos de evolución del parque móvil

*Tabla resumen de análisis coste-beneficio*

Fuente: Elaboración propia

Del análisis anterior se desprende que la implantación de la ZBE en Santa Cruz de Tenerife presenta una relación coste-beneficio claramente favorable, tanto desde una perspectiva económica como desde el prisma de la eficiencia social, ambiental y presupuestaria. La inversión inicial se encuentra equilibrada desde el corto plazo gracias a los ingresos operativos recurrentes, mientras que los beneficios estructurales, en términos de mejora de la calidad del aire, salud pública, habitabilidad urbana y transformación del espacio público, superan ampliamente los costes directos.



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



La medida resulta eficiente y proporcionada, conforme al principio de buena regulación, y se enmarca en un régimen jurídico técnicamente sólido que incorpora garantías como la implantación progresiva, un catálogo amplio de exenciones y autorizaciones específicas, y mecanismos de evaluación periódica. Todo ello contribuye a reforzar su viabilidad financiera, su legitimidad social y su coherencia con los objetivos climáticos y normativos asumidos por el Ayuntamiento. En suma, la ZBE constituye una herramienta eficaz para avanzar hacia un modelo de ciudad más sostenible, resiliente y justo.

## VII. EVALUACIÓN EX POST

Conforme a lo dispuesto en las directrices para la elaboración de las memorias de análisis de impacto normativo del Excmo. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, este apartado describe la forma en que se evaluarán los resultados de la aplicación de la Ordenanza reguladora de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE), mediante indicadores cuantitativos y cualitativos. Esta evaluación permitirá valorar la eficacia real de las medidas adoptadas, su impacto ambiental, económico y social, y garantizar su adecuación permanente a los principios de buena regulación, sostenibilidad y mejora continua.

Se prevé un sistema de evaluación continua durante toda la vigencia de la ZBE, con revisiones periódicas de carácter anual, tal y como establece el artículo 7 de la Ordenanza. Esta evaluación se concretará mediante informes anuales de seguimiento que analizarán el grado de cumplimiento de los objetivos ambientales, de movilidad y de salud pública, sobre la base de los indicadores definidos conforme al Real Decreto 1052/2022. Los resultados obtenidos permitirán, en su caso, adoptar medidas correctoras, introducir ajustes operativos y de gestión, reforzar el sistema de control y señalización, incorporar medidas complementarias de movilidad sostenible y, cuando resulte necesario, revisar el proyecto técnico o promover la modificación de la ordenanza o de sus anexos conforme al procedimiento legalmente aplicable.

En coherencia con ello, el artículo 8 de la Ordenanza prevé la posibilidad de revisar y modificar los anexos del texto normativo a través de acuerdo plenario, previa tramitación del correspondiente procedimiento de revisión técnica del proyecto de ZBE. Asimismo, se contemplan mecanismos de actuación excepcional, tanto en caso de episodios de contaminación atmosférica como por razones de interés público, que permitirán adaptar temporalmente el régimen de acceso y circulación. Estas medidas, que serán objeto de la máxima difusión informativa, garantizan la flexibilidad normativa necesaria para responder con agilidad y proporcionalidad a escenarios sobrevenidos, sin comprometer los objetivos ambientales y de salud pública que motivan la implantación de la ZBE.

La evaluación ex post no se agota en la mera recopilación de indicadores, sino que se conecta con la aprobación de medidas correctoras cuando se detecten desviaciones significativas y continuadas respecto de los objetivos previstos, asegurando así que el sistema de seguimiento tenga efectos reales sobre el diseño, gestión y, en su caso, revisión de la ZBE.

### Artículo 7. Seguimiento

1. *El Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife implantará un sistema permanente de monitorización, seguimiento y evaluación de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE), y su entorno de influencia con el fin de verificar el cumplimiento de los objetivos de calidad del aire, evaluar la reducción de emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) asociadas a la movilidad urbana, comprobar la mejora de la calidad acústica en el ámbito afectado, medir la eficacia real de las medidas de regulación del tráfico y movilidad y garantizar la transparencia, trazabilidad y rendición de cuentas ante la ciudadanía.*

*Este sistema se establece en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 7, 8, 9 y 12 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, y se desarrollará conforme a los indicadores mínimos recogidos en su Anexo II.*

2. *Objetivos de calidad del aire:*



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



*La implantación de la ZBE tendrá como objetivo alcanzar y mantener, dentro de su ámbito territorial, el cumplimiento de los valores legalmente establecidos en la normativa vigente sobre calidad del aire, en particular para los contaminantes asociados al tráfico rodado, tales como dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>), partículas en suspensión PM<sub>10</sub> y partículas finas PM<sub>2,5</sub>.*

*Asimismo, se establece como objetivo específico la reducción progresiva de la población expuesta a concentraciones elevadas de dichos contaminantes, especialmente en entornos sensibles (centros educativos, sanitarios, zonas residenciales densas).*

3. *Objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero:*

*La ZBE tendrá como objetivo contribuir a la mitigación del cambio climático mediante la reducción progresiva de las emisiones de CO<sub>2</sub> equivalente (CO<sub>2</sub>e) generadas por el tráfico rodado en el ámbito de la ZBE, la disminución del volumen total de tráfico motorizado (veh·km), el impulso de la electrificación del parque circulante y el fomento del cambio modal hacia medios de transporte sostenibles*

*Estos objetivos se alinearán con los compromisos nacionales e internacionales en materia climática y con los objetivos establecidos en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) y el PACES de Santa Cruz de Tenerife.*

4. *Objetivos de calidad acústica:*

*La ZBE tendrá como objetivo garantizar el cumplimiento de los Objetivos de Calidad Acústica (OCA) aplicables a áreas urbanizadas existentes, conforme a los índices y valores límite establecidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, y en particular: Índices L<sub>d</sub> (día), L<sub>e</sub> (tarde) y L<sub>n</sub> (noche) y valores límite aplicables según la tipología de área acústica (residencial, sanitaria-docente, etc.)*

*Se priorizará la reducción de la exposición al ruido en los ejes viarios con mayor intensidad de tráfico y en las zonas sensibles.*

5. *Sistema de monitorización ambiental (aire y ruido):*

*La Zona de Bajas Emisiones contará con una red de estaciones automáticas de medición ambiental homologadas, que permitirán la monitorización en continuo de las concentraciones de contaminantes atmosféricos, incluyendo al menos NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> y otros disponibles según normativa vigente, así como de parámetros acústicos ambientales tales como los niveles L<sub>eq</sub>, L<sub>d</sub>, L<sub>e</sub>, L<sub>n</sub> y L<sub>den</sub>, junto con variables meteorológicas auxiliares necesarias para una correcta interpretación de los datos.*

*Las estaciones se ubicarán de forma representativa tanto dentro del ámbito de la ZBE como en su entorno de influencia, atendiendo a criterios técnicos de exposición poblacional, intensidad del tráfico y sensibilidad de los usos urbanos existentes.*

*Los datos obtenidos serán registrados de forma continua, validados técnicamente, integrados en el sistema municipal de seguimiento de la ZBE y utilizados como base objetiva para la evaluación periódica de la eficacia de las medidas implantadas.*

6. *Indicadores de seguimiento:*

*El seguimiento de la ZBE se realizará mediante un conjunto de indicadores estructurados, que incluirán, al menos, los definidos como obligatorios en el Anexo II del Real Decreto 1052/2022, organizados en las siguientes categorías:*

*a) Indicadores de implantación y gestión de la ZBE:*

- Superficie afectada por la ZBE*



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



- Características del sistema de control de accesos
- Régimen de exenciones y autorizaciones
- Número de accesos controlados y volumen de vehículos registrados según distintivo ambiental

b) Indicadores de movilidad y tráfico:

- Intensidades de tráfico (vehículos/día) en los principales ejes
- Velocidad media de circulación
- Reparto modal
- Evolución del tráfico de entrada y salida

c) Indicadores de calidad del aire:

- Concentraciones medias y máximas de NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> y PM<sub>2,5</sub> en puntos representativos
- Evolución temporal de los niveles de contaminación
- Número de superaciones de valores de referencia

d) Indicadores de emisiones de GEI:

- Estimación anual de emisiones de CO<sub>2</sub>e asociadas al tráfico en la ZBE
- Evolución del parque circulante por tecnología (eléctrico, híbrido, térmico)
- Veh-km recorridos dentro del ámbito

e) Indicadores de calidad acústica:

- Niveles sonoros L<sub>d</sub>, L<sub>e</sub>, L<sub>n</sub> en puntos representativos
- Porcentaje de puntos que cumplen los OCA
- Evolución de la población expuesta a niveles elevados de ruido

7. Informes periódicos y transparencia:

*El informe anual de seguimiento de la Zona de Bajas Emisiones será elaborado por el servicio municipal competente en materia de movilidad y accesibilidad universal y aprobado por el órgano municipal competente en materia de movilidad. En dicho informe se recogerá la evolución de todos los indicadores definidos, su comparación con el año base, la evaluación del grado de cumplimiento de los objetivos establecidos y el análisis de la eficacia de las medidas implantadas. El informe será publicado en el portal web municipal, quedando a disposición de la ciudadanía de manera clara, accesible y comprensible.*

8. Revisión y mejora continua:

*Cuando el informe anual de seguimiento ponga de manifiesto la existencia de desviaciones significativas y continuadas respecto de los objetivos establecidos, o evidencie que las medidas adoptadas no permiten alcanzar adecuadamente los objetivos ambientales, climáticos, acústicos o de movilidad previstos, el órgano municipal competente en materia de movilidad deberá aprobar, en el plazo máximo de seis meses desde la aprobación del informe, una propuesta o plan de medidas correctoras.*

*Dicha propuesta podrá incluir, según proceda, ajustes operativos y de gestión, refuerzo del sistema de control y señalización, incorporación de medidas complementarias de movilidad sostenible, revisión técnica del diseño y funcionamiento de la ZBE y, cuando resulte necesario, el inicio de la revisión del proyecto técnico o incluso la modificación de la presente ordenanza o de sus anexos, conforme al procedimiento legalmente aplicable.*

*La ZBE se regirá por el principio de mejora continua, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 9 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre.*

---

#### **Artículo 8. Revisión y modificación ZBE**



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



1. La revisión y modificación de los anexos de esta Ordenanza podrá hacerse mediante acuerdo del Pleno, siempre y cuando, con carácter previo a su adopción, se lleve a cabo el preceptivo procedimiento de revisión y/o modificación del proyecto técnico en que se basa la presente ordenanza.

2. Cuando exista riesgo o se proceda a la declaración de episodio de contaminación, la administración competente podrá adoptar medidas adicionales de carácter extraordinario y temporal de restricción de acceso a la ZBE, así como limitaciones al estacionamiento y/o la velocidad dentro de la ZBE [...]

[...]

4. Con carácter previo a la adopción de cualquiera de las medidas reguladas en el presente artículo se dará la mayor difusión informativa posible a su contenido a través del portal web municipal y aquellos otros que favorezcan su conocimiento por la ciudadanía.

## Objetivos a evaluar

- Ambientales: reducción de emisiones contaminantes (NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>).
- Acústicos: mejora de la calidad del entorno sonoro en los tramos urbanos incluidos.
- Sociales: aceptación pública, accesibilidad, equidad urbana, impacto diferenciado por género.
- Económicos: efectos sobre la actividad comercial y sobre la movilidad de las PYMES.



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



## Indicadores de seguimiento

### Sistema de seguimiento y mejora continua

A continuación, se presenta la tabla de indicadores estructurada por tipología:

Categoría	Indicador	Fuente / Observación
<b>Ambientales</b>	Concentración media anual de NO <sub>2</sub> , PM <sub>10</sub> y PM <sub>2.5</sub>	Red de Calidad del Aire de Canarias
	Días de superación de valores límite normativos	RD 102/2011
<b>Acústicos</b>	Nivel medio Ld, Le, Ln en puntos clave de la ZBE	Mapa Estratégico de Ruido / RD 1367/2007
<b>Movilidad</b>	Reparto modal en el entorno de la ZBE	EDM y PMUS
	Volumen de tráfico por distintivo ambiental	Sistema de cámaras OCR
	Número de sanciones por acceso indebido	Registro municipal
<b>Socioeconómicos</b>	Nº de autorizaciones excepcionales solicitadas y concedidas	Registro municipal
	Evolución del número de visitantes a comercios de la ZBE	Encuestas / datos de actividad comercial
	Nº de vehículos sin distintivo en circulación en la ZBE	Registro OCR
<b>Género</b>	% de autorizaciones solicitadas por mujeres y hombres	Datos del Registro de autorizaciones
	Nº de mujeres titulares de vehículos sin distintivo afectados por restricciones	Registro municipal + padrón
	Impacto percibido por mujeres y hombres en encuestas de movilidad	Encuestas de evaluación periódica
	Tiempo medio de desplazamiento a pie según sexo dentro de la ZBE	EDM / Encuestas específicas de género
	Porcentaje de mujeres usuarias del transporte público en el área ZBE	Datos operadores transporte / EDM
	Nº de solicitudes y concesiones de autorización por cuidados (por sexo de la persona cuidadora), accesos autorizados/denegados, exenciones y sanciones, todo con desglose por sexo y, cuando proceda, edad y discapacidad	Datos del Registro de autorizaciones



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



#### Tabla de indicadores de seguimiento

Fuente: Elaboración propia

## Instrumentos de evaluación

Se utilizarán mecanismos internos de control y evaluación mediante el análisis de datos de sensores, encuestas ciudadanas, balances presupuestarios y seguimiento de autorizaciones, además de consultas sectoriales con colectivos vulnerables y entidades comerciales del área afectada.

La información obtenida alimentará los informes anuales de revisión de la ZBE, permitiendo valorar su eficacia en tiempo real y, en su caso, plantear ajustes técnicos o normativos. Esta evaluación continua permitirá, además, fortalecer la legitimidad de la ordenanza mediante una toma de decisiones basada en evidencia, garantizar una mejor adaptación a las necesidades sociales y ambientales cambiantes, y consolidar un modelo de movilidad sostenible que evolucione conforme a los objetivos estratégicos municipales y al principio de transición justa.

## VIII. REFERENCIAS NORMATIVAS Y BIBLIOGRÁFICAS

### Normativa Europea

- Directiva (UE) 2024/2881, de 23 de octubre de 2024, sobre la calidad del aire ambiente y una atmósfera más limpia para Europa (en fase de transposición).
- Reglamento (UE) 2024/1257, de 24 de abril de 2024, sobre emisiones de vehículos (norma Euro 7).
- Directiva 2024/2881 relativa a la calidad del aire ambiente y una atmósfera más limpia en Europa (deroga la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008).
- Directiva 2004/107/CE, de 15 de diciembre de 2004, relativa al arsénico, cadmio, mercurio, níquel e hidrocarburos aromáticos policíclicos en el aire ambiente (derogada por la Directiva 2024/2881).
- Reglamento (UE) 2016/679, de 27 de abril de 2016, Reglamento General de Protección de Datos (RGPD).

### Normativa Estatal

- Constitución Española (1978): artículos 43, 45, 129 y 137.
- Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética.
- Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible
- Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.
- Ley 33/2011, de 4 de octubre, General de Salud Pública.
- Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales.
- Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.
- Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.
- Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.
- Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (LBRL).
- Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
- Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (modificado por el RD 34/2023).
- Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.
- Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley del Ruido.
- Real Decreto 2822/1998, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos (referencia al Anexo II, sobre distintivos ambientales).
- Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno.



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



## Normativa Autonómica

- Ley 6/2022, de 27 de diciembre, de Cambio Climático y Transición Energética de Canarias (modificada por el Decreto-ley 5/2024, de 24 de junio).
- Decreto del Gobierno de Canarias por el que se regula la Red Canaria de Control y Vigilancia de la Calidad del Aire.

## Normativa Local

- Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Santa Cruz de Tenerife (BOP nº 11, de 24 de enero de 2024).
- Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible (PACES) de Santa Cruz de Tenerife (BOP nº 44, de 3 de abril de 2023).
- Plan Normativo del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife para el ejercicio 2025.
- Decreto de la Alcaldía-Presidencia del Excmo. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, de fecha 6 de junio de 2025, relativo a Decreto Regulator de la planificación normativa del Excmo. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife y del procedimiento de elaboración de reglamentos y ordenanzas municipales (Expediente 72/2025/OGA).
- Directrices para la elaboración de Memorias de Análisis de Impacto Normativo del Excmo. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife.

## Bibliografía técnica y fuentes complementarias

- Guía Metodológica para la elaboración de Memorias de Análisis de Impacto Normativo (Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital, 2020).
- Informes de la Red Española de Ciudades por el Clima (FEMP, 2023).
- Estudios de calidad del aire del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (2021-2023).
- Evaluación de Impacto en Salud (EIS) asociada a la contaminación atmosférica en entornos urbanos (Organización Mundial de la Salud, 2022).

## Jurisprudencia relevante

- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (STSJC 1234/2022), sobre proporcionalidad de restricciones en ZBE.
- Sentencia del Tribunal Constitucional 55/1996, sobre límites a la potestad reglamentaria municipal.
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Canarias 000131/2025, sobre nulidad de la Ordenanza de Movilidad y Seguridad Vial de Santa Cruz de Tenerife (publicada en el BOP nº 8 de 17/01/2024).



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



## ANEXO I: Informe de impacto económico-presupuestario del proyecto normativo para implantar la Zona de Bajas Emisiones en Santa Cruz de Tenerife

### Introducción. Objeto del informe.

Las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) han sido controvertidas desde su nacimiento en las ordenanzas locales debido a su impacto social y económico. Tanto es así, que, como consecuencia de la falta de previsión programática, las dos principales ZBE que se pusieron en marcha antes de la promulgación del Real Decreto 1052/2022, las de Madrid y Barcelona, fueron anuladas jurisprudencialmente.

La sentencia que declaraba nula la ZBE de Barcelona, hacía un examen minucioso sobre los aspectos que debían ser estudiados, mediante informes ex ante, para poder motivar y justificar las restricciones a la movilidad que las ZBE planteaban. Con esta resolución en la mano, así como con las referencias de la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, el Gobierno procedió a redactar el Real Decreto, al que se hizo referencia anteriormente, que debe funcionar como guía para la creación de estas ZBE y que muestra una clara inspiración en la mencionada jurisprudencia.

Ulteriormente, en el 2024, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid volvió a pronunciarse sobre la materia, reclamando una especial vigilancia del cumplimiento del principio de “transición justa”, de modo que se prestase adecuada atención al impacto que las medidas restrictivas, derivadas de la implementación de la ZBE, pudieran tener sobre los colectivos más desfavorecidos e, igualmente, se evaluase cómo ésta afectaría a las condiciones de la competencia, singularmente, las implicaciones que se derivasen para autónomos y micro empresas.

Sobre la base de esta normativa (y fundamentación jurisprudencial), se abordará en este informe el análisis de los aspectos fundamentales, desde una óptica económico-presupuestaria, que la implantación de una ZBE requiere, que se podrían sintetizar en los siguientes 5 puntos: 1) impacto económico (y cargas administrativas) sobre los ciudadanos y empresas; 2) consecuencias para la competencia y el mercado; 3) implicaciones sociales de la actuación; y 4) impacto presupuestario sobre el Ayuntamiento; 5) salvaguarda de los principios de necesidad y proporcionalidad de la actuación.

### 1. Población a considerar cuya movilidad podría verse afectada por la Zona de Bajas Emisiones de Santa Cruz de Tenerife (ZBEtf).

Podrían identificarse determinados segmentos de ciudadanos que, haciendo abstracción, en este momento, del tratamiento que se les dé a los mismos en la Ordenanza reguladora, pudieran potencialmente verse afectados por la puesta en funcionamiento de la ZBEtf, a saber:

1. Ciudadanos residentes en el ZBEtf que dispongan de vehículo.
2. Ciudadanos sin domicilio en la ZBEtf pero que transitan por ella, con mayor o menor frecuencia. Este segmento estaría conformado por los no residentes que acceden en modo motorizado a la ZBEtf bien por ser estudiantes de centros educativos o usuarios de infraestructuras culturales, socio-sanitarias y administrativas que allí se ubican, bien por ser familiares de residentes o asistentes de personas dependientes que habitan en la ZBEtf bien por ser clientes de firmas radicadas dentro del perímetro de la ZBEtf bien por ser turistas/visitantes del área bien por tener plaza de garaje alquilada en el ámbito de la ZBEtf etc...
3. Empresas bien radicadas en la ZBEtf bien que den servicio a éstas sin encontrarse ubicado su centro de producción dentro de la ZBEtf.

El estudio de movilidad realizado para la ZBEtf estima que, los tres segmentos previamente mencionados, generan diariamente una movilidad en el interior de la misma que se traduce en la circulación de unos 26.600 vehículos. Por



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



otro lado, en este informe, basándose en las estimaciones de la Estrategia de Cambio Climático de Canarias, se prevé que para el 2035 el total de vehículos con Etiqueta Cero alcanzará el 48% del total del parque móvil e, igualmente, tomando en consideración lo acontecido en otras ZBE ya en funcionamiento -singularmente la del Área Metropolitana de Barcelona (que ha efectuado numerosas estudios sobre el impacto que su implantación ha tenido sobre la movilidad)- que, en un decenio, el número de vehículos, que por ella circulen, se habrá reducido en un 30%, aproximadamente.

En resumidas cuentas, los datos básicos considerados, para todos los cálculos que se efectúen, de ahora en adelante, son los siguientes:

**Situación actual:**

- Vehículos afectados: 26.600 vehículos.
  - Vehículos de residentes en la ZBE: 4.256 vehículos.
  - Vehículos de no residentes en la ZBE: 22.344 vehículos.
- Viajes generados: 54.509 viajes/día.
  - Basados en Casa: 8.725 viajes/día.
  - No Basados en Casa: 47.785 viajes/día.

**Situación futura (a un decenio vista):**

- Vehículos afectados a futuro: 18.620 vehículos.
  - Vehículos de residentes en la ZBE: 4.256 vehículos.
  - Vehículos de no residentes en la ZBE: 14.364 vehículos.
- Viajes generados a futuro: 34.495 viajes/día.
  - Basados en Casa: 8.725 viajes/día.
  - No Basados en Casa: 25.770 viajes/día.

Partiendo de esta información, así como del dato de cómo se reparte porcentualmente el parque móvil empadronado en el Ayuntamiento, por tipo de vehículo, y de la distribución por etiquetas energéticas del autonómico (presumiendo que tanto el peso relativo por tipo de vehículo a nivel municipal como el reparto de las etiquetas dentro del parque autonómico son extensibles al radicado en la ZBEtf), que a continuación se muestra:

**Cuadro 1**

Distribución % Parque Móvil S.C.Tenerife por etiquetas				
	Tipo:	Turismos	Furgon.+Cam.	Moto.+Ciclo.
Etiqueta:		% dentro del Tipo de las diferentes Etiquetas		
0		0,81%	0,98%	0,71%
ECO		2,12%	0,94%	0,03%
C		44,19%	19,15%	45,77%
B		21,01%	22,56%	18,60%
sin distintivo		31,86%	56,37%	34,90%
%Tipo/Total Parque Móvil		69,1%	17,8%	13,2%

Fuente: Datos DGT y elaboración propia.

En los siguientes Cuadros 2, 3, 4 y 5 se presenta la evolución del número de vehículos por tipo y etiqueta que se prevé se produzca, fruto de la implantación de la ZBEtf.

En los referidos cuadros se recoge la mencionada evolución durante los primeros cuatro años de vigencia de la ZBEtf, coincidente con el marco cuatrienal que se utilizará ulteriormente para los cálculos del impacto presupuestario sobre el Ayuntamiento de ésta, y cual podría ser la situación a un decenio vista, información que servirá para la estimación del impacto social, a largo plazo, de la misma.



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



**Cuadro 2**

1. Evolución prevista nº vehículos/día privados (de todo tipo) y viajes/día en S.C. Tenerife						
A) Evolución Vehículos Privados/día (de todo tipo) por etiqueta						
Año:	1	2	3	4	10	Peso % año 10
<b>No Residentes</b>						
0	185	930	1.676	2.421	6.895	48%
ECO	366	820	1.274	1.728	4.453	31%
C	8.926	8.174	7.421	6.669	2.155	15%
B	4.686	4.245	3.804	3.363	718	5%
sin distintivo	8.182	7.289	6.396	5.503	144	1%
Total	22.344	21.457	20.571	19.684	14.364	
<b>Residentes</b>						
0	35	258	481	704	2.043	48%
ECO	70	209	347	486	1.319	31%
C	1.700	1.582	1.464	1.346	638	15%
B	892	817	741	666	213	5%
sin distintivo	1.559	1.390	1.222	1.053	43	1%
Total	4.256	4.256	4.256	4.256	4.256	
Nota: asumiendo residentes siguen comportamiento similar al de no residentes en lo concerniente a la sustitución del vehículo						
B) Evolución Viajes/día en Vehículos Privados (de todo tipo) por etiqueta						
Año:	1	2	3	4	10	Peso % año 10
<b>No Residentes</b>						
0	395	1.725	3.056	4.386	12.370	48%
ECO	782	1.583	2.384	3.184	7.989	31%
C	19.089	17.397	15.706	14.014	3.866	15%
B	10.021	9.050	8.080	7.110	1.289	5%
sin distintivo	17.498	15.583	13.667	11.752	258	1%
Total	47.785	45.339	42.893	40.447	25.770	

Fuente: Plan de Movilidad del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife y elaboración propia.

**Cuadro 3**

1.1 Evolución prevista nº de vehículos privados (turismos)/día y viajes/día en S.C.Tenerife						
A) Evolución Vehículos Privados (turismos)/día por etiqueta						
Año:	1	2	3	4	10	Peso % año 10
<b>No Residentes</b>						
0	125	640	1.155	1.671	4.763	48%
ECO	328	633	938	1.244	3.076	31%
C	6.821	6.228	5.636	5.043	1.488	15%
B	3.243	2.938	2.633	2.327	496	5%
sin distintivo	4.918	4.382	3.847	3.312	99	1%
Total	15.434	14.822	14.209	13.597	9.922	
<b>Residentes</b>						
0	24	178	332	486	1.411	48%
ECO	62	157	251	345	911	31%
C	1.299	1.204	1.109	1.013	441	15%
B	618	565	513	461	147	5%
sin distintivo	937	836	735	634	29	1%
Total	2.940	2.940	2.940	2.940	2.940	
Nota: asumiendo residentes siguen comportamiento similar al de no residentes en lo concerniente a la sustitución del vehículo						
B) Evolución Viajes/día en Vehículos Privados (turismos) por etiqueta						
Año:	1	2	3	4	10	Peso % año 10
<b>No Residentes</b>						
0	267	1.187	2.106	3.026	8.544	48%
ECO	701	1.236	1.771	2.306	5.518	31%
C	14.586	13.262	11.938	10.614	2.670	15%
B	6.935	6.263	5.592	4.920	890	5%
sin distintivo	10.517	9.368	8.219	7.071	178	1%
Total	33.006	31.316	29.627	27.937	17.800	

Fuente: Plan de Movilidad del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife y elaboración propia.



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



**Cuadro 4**

1.2 Evolución prevista nº vehículos privados (furgones y camiones)/día y viajes/día en S.C. Tenerife						
A) Evolución Vehículos Privados (furgones y camiones)/día por etiqueta						
Año:	1	2	3	4	10	Peso % año 10
<b>No Residentes</b>						
O	39	171	303	435	1.226	48%
ECO	37	121	205	289	792	31%
C	761	719	677	635	383	15%
B	896	811	725	640	128	5%
sin distintivo	2.239	1.993	1.747	1.501	26	1%
Total	3.972	3.814	3.657	3.499	2.554	
<b>Residentes</b>						
O	7	47	86	126	363	48%
ECO	7	32	58	83	235	31%
C	145	141	138	134	114	15%
B	171	156	141	126	38	5%
sin distintivo	427	380	334	287	8	1%
Total	757	757	757	757	757	

Nota: asumiendo residentes siguen comportamiento similar al de no residentes en lo concerniente a la sustitución del vehículo

B) Evolución Viajes/día en Vehículos Privados (furgones y camiones) por etiqueta						
Año:	1	2	3	4	10	Peso % año 10
<b>No Residentes</b>						
O	83	318	553	788	2.199	48%
ECO	80	229	378	527	1.420	31%
C	1.627	1.522	1.418	1.313	687	15%
B	1.917	1.729	1.542	1.354	229	5%
sin distintivo	4.789	4.262	3.735	3.208	46	1%
Total	8.495	8.060	7.625	7.190	4.581	

Fuente: Plan de Movilidad del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife y elaboración propia.

Nota: 41% vehículos tabla furgones y el 53% camiones, asumiendo se mantiene % representan a nivel municipal, y un 6% buses.

**Cuadro 5**

1.3 Evolución prevista nº vehículos privados (motocicletas y ciclomotores)/día y viajes/día en S.C.Tenerife						
A) Evolución Vehículos Privados (motocicletas y ciclomotores)/día por etiqueta						
Año:	1	2	3	4	10	Peso % año 10
<b>No Residentes</b>						
O	21	119	218	316	907	48%
ECO	1	66	131	196	586	31%
C	1.345	1.227	1.109	991	283	15%
B	546	496	446	396	94	5%
sin distintivo	1.025	913	802	690	19	1%
Total	2.938	2.821	2.705	2.588	1.889	
<b>Residentes</b>						
O	4	33	63	92	269	48%
ECO	0	19	39	58	174	31%
C	256	237	218	199	84	15%
B	104	96	87	79	28	5%
sin distintivo	195	174	153	132	6	1%
Total	560	560	560	560	560	

Nota: asumiendo residentes siguen comportamiento similar al de no residentes en lo concerniente a la sustitución del vehículo

B) Evolución Viajes/día en Vehículos Privados (motocicletas y ciclomotores) por etiqueta						
Año:	1	2	3	4	10	Peso % año 10
<b>No Residentes</b>						
O	45	221	396	572	1.627	48%
ECO	2	118	235	351	1.051	31%
C	2.876	2.613	2.350	2.087	508	15%
B	1.169	1.058	947	836	169	5%
sin distintivo	2.193	1.953	1.713	1.473	34	1%
Total	6.284	5.962	5.641	5.319	3.389	

Fuente: Plan de Movilidad del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife y elaboración propia.



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



## 2. Impacto económico sobre los ciudadanos y empresas de la ZBEtf.

### a) Ciudadanos residentes.

Se iniciará este análisis con la valoración de la afectación en su movilidad que podrían experimentar los ciudadanos residentes en la ZBEtf.

La primera labor a realizar consistirá en cuantificar y caracterizar este segmento. En este sentido, conviene indicar que la ZBEtf se encuentra ubicada en el Distrito Centro-Ifara, abarcando buena parte de los Barrios del Toscal y Zona Centro. La población de estos dos últimos, a 1/1/2023, ascendía a 18.827 habitantes, de los cuales, aproximadamente, el 88% residirían en el ámbito de la ZBEtf; es decir, los mismos vienen a representar casi el 8% del total de la población municipal.

Esta población, que habita dentro de la ZBEtf, comparada con la del resto de municipio, presenta un perfil más envejecido, lo que se traduce en que el grupo de edad entre 0 y 17 años sea un 11,5% más reducido que la media municipal y aquél de más de 65 años supere ésta en casi un 13%.

La tipología de movilidad que puede inferirse de una pirámide poblacional como la que se deriva de los datos señalados, parece apuntar a un menor uso relativo del vehículo privado en favor de otros modos más adaptados a los requerimientos de una población más añosa y a una preferencia por unos espacios para desplazarse más amigables para el viandante.

En términos del nivel de riqueza de la población radicada en la ZBEtf, la “Estadística de los declarantes del IRPF de los mayores municipios por código postal”, que ofrece la Agencia Española de Administración Tributaria, correspondiente al ejercicio 2021, presenta un panorama de un poder adquisitivo relativamente elevado de la misma, como se observa en el siguiente cuadro.

### Cuadro 6



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



Estadísticas declarantes IRPF por Código Postal	Número de declaraciones	Renta bruta media	Renta disponible media
<b>Santa Cruz de Tenerife-38038</b>	100.150	28.662	23.417
38001-Rambla de Santa Cruz-Puerto	6.996	38.958	30.691
38002-San Vicente Ferrer-Plaza de España	3.440	38.403	30.198
38003-Av. Constitución-Palmetum	6.116	37.814	29.755
38004-I fara-Parque García Sanabria	6.265	40.425	31.788
38005-Av Barranco de Santos-Tunel Juan Amigo de Lara	8.231	31.368	25.304
38006-Rambla de Santa Cruz-Av Barranco de Santos	5.397	37.510	29.750
38007-Parque de La Granja	8.710	28.075	23.042
38008-Parque Las Indias-Barranco de Santos	7.340	22.687	19.250
38009-Universidad de La Laguna Campus Central	6.487	25.774	21.449
38010-Av. Príncipes de España	8.505	21.259	18.270
38107-El Sobradillo-La Gallega-El Pilar	14.553	22.456	19.091
38108-San Matías-Los Andenes-Las Chumberas	1.185	17.386	15.251
38111-Santa María Del Mar-Añaza	7.742	24.439	20.379
38120-San Andrés-Barranco del Cercado	1.009	21.804	18.592
38180-Cueva Bermeja-Valle Crispín-Los Catalanes	1.359	27.350	22.519
Resto	6.815	24.328	20.122
<b>FUENTE: AEAT</b>			

Aceptando que el código postal que mejor se ajusta al ámbito cubierto por la ZBEtf es el 38004, la renta media disponible por declarante en éste asciende a 31.788 euros, que es la mayor de todos los códigos postales del municipio, y un 36% superior a la media municipal. En este marco, la eventualidad, si fuera el caso, de tener que financiar el cambio de vehículo (por uno menos contaminante), como consecuencia de los requerimientos de la ZBEtf, se antoja más llevadera

Partiendo de los datos contenidos en la última encuesta de movilidad del municipio, podría estimarse el número de vehículos de residentes potencialmente afectados por la ZBEtf en 3.050 unidades, de los cuales algo más del 83% (2.940 unidades) serían turismos y un 17% (560 unidades) estaría constituido por motocicletas y ciclomotores (reparto, el anterior, que parte de la base, como ya se ha comentado, de que el parque móvil de los residentes en la ZBEtf sigue una distribución similar a la que se observa a nivel municipal).

Atendiendo a cómo se distribuirían las etiquetas medioambientales entre las unidades que conforman el parque móvil de la población residente, y tomando como referencia el reparto de éstas que se observa a nivel autonómico, se obtendría el siguiente desglose:

Etiqueta:	0	ECO	B	C	Sin Distintivo
Uds.:	28 62	1.556	722	1.132	
	1%	2%	44%	21%	32%

Conviene mencionar, llegados a este punto, que la Ordenanza reguladora de la ZBEtf recoge, en su Anexo II punto 1, que podrán acceder a la misma, con carácter general, "los vehículos de los residentes en aquélla que, constando en el Registro Municipal de Vehículos, figuren de alta en el padrón del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



(IVTM) del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, en el ámbito delimitado como ZBEtf, así como los vehículos declarados registralmente por los mencionados residentes, en régimen de propiedad, usufructo, “renting”, “leasing”, retribución en especie o como vehículo de sustitución, que hayan sido comunicados al departamento competente del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife”.

Así pues, este segmento de población residente en el ámbito geográfico cubierto por la ZBEtf, cumpliendo con la mera exigencia de la inmatriculación de su vehículo en el Registro, creado al efecto por la Corporación, y que sólo afectaría a los vehículos sin distintivo energético, no se encontraría con restricción alguna para acceder libremente a la ZBEtf y sólo soportaría algunas cargas administrativas, cuyo coste ulteriormente se calculará.

#### **b) Ciudadanos no residentes.**

Pasando al análisis de la afectación a la movilidad del ciudadano no residente y partiendo de los datos contenidos en la última encuesta de movilidad del municipio, podría estimarse el número de vehículos de aquéllos potencialmente afectados por la ZBEtf en 18.372 unidades, de las cuales algo más del 84% (15.434 unidades) serían turismos y un 16% (2.938 unidades) estaría constituido por motocicletas y ciclomotores.

Atendiendo a cómo se distribuirían las etiquetas medioambientales entre las unidades que conforman el parque móvil de la población no residente, y tomando como referencia el reparto de éstas que se observa en la flota regional, se obtendría el siguiente desglose:

Etiqueta:	0	ECO	B	C	Sin Distintivo
Uds.:	146	3298.166	3.789	5.943	
	1%	2%	44%	21%	32%

Teniendo en cuenta lo regulado en la Ordenanza, los vehículos con etiqueta 0, ECO, B, y C no se verían afectados por restricción alguna (Anexo II, apartado 1, vehículos con “acceso libre”), así que sólo aquéllos sin distintivo, 3% aproximadamente del parque móvil municipal, se enfrentarían con la prohibición de circular dentro del perímetro de la ZBEtf; de hecho, el porcentaje mencionado sería sustancialmente menor, debido a la exenciones que se establecen, para este colectivo, en el Anexo II, apartado 2, que a continuación se detallan:

- *“a) Vehículos de los titulares o arrendatarios de plazas de garaje privado ubicadas en el interior de la ZBEtf. Se dará autorización hasta un máximo de tres vehículos por plaza de garaje, que no podrán hacer uso en simultáneo, si precisan acceder con otro vehículo distinto al dado de alta, podrán hacer un cambio de matrícula.”*
- *“b) Vehículos de usuarios abonados de alguno de los Parking Públicos ubicados en el interior de la ZBEtf.”*
- *“h) Los vehículos que accedan a consultas y tratamientos médicos, así como a centros veterinarios cuyas necesidades de movilidad así lo exijan.”*
- *“k) Los vehículos de los clientes de talleres de reparación de automóviles que accedan a los ubicados en la ZBEtf.”*
- *“n) Los vehículos que accedan a farmacias de guardia o de apertura 24 horas, fuera del horario comercial.”*
- *“o) Vehículos con matrículas extranjeras o diplomáticas. Se permitirá el acceso de estos vehículos a la ZBEtf siempre y cuando se equiparen con las características ambientales de los vehículos conforme el Reglamento General de Vehículos y se adecuen a las restricciones establecidas en cada periodo a lo largo del tiempo.”*

Resulta imposible cuantificar los vehículos afectados por cada una de las exenciones anteriormente desglosadas, pues no se puede extraer este dato de la encuesta de movilidad. Así pues, por prudencia, para la estimación del impacto económico de la ZBEtf sobre el colectivo que se está analizando, se considerará la totalidad de los vehículos sin distintivo que éste utiliza, aún a sabiendas de que un número indeterminado de éstos, probablemente elevado, se encontrará beneficiado por las exenciones mencionadas.

Téngase en cuenta, a modo de ejemplo, en lo que podría afectar a la exenciones anteriormente señaladas con las letras a) y b), que dentro de la ZBEtf se ubican 8 aparcamientos, de titularidad pública y privada, que ofertan,



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



aproximadamente, unas 3.500 plazas, de las que algo menos de 600 son plazas de residentes y el resto susceptibles de ser utilizadas por no residentes -una tercera parte de rotación-; ¿cuántas de éstas son ocupadas por vehículos sin etiqueta?, se desconoce, pero si se presume que el número se sitúa en un porcentaje equivalente al peso relativo de estos vehículos en el conjunto del parque móvil de los no residentes, se podría concluir que unos 1.000 vehículos sin etiqueta se beneficiarían de las exenciones de las referidas letras a) y b) del Anexo 2 de la Ordenanza. Igualmente, dentro de la ZBEtf se encuentran 10 farmacias, sin poder determinarse, nuevamente, con los datos de la encuesta de movilidad disponibles, el número de clientes de éstas que acceden a las mismas en vehículo sin etiqueta y pudieran beneficiarse de la exención de la letra n) de la Anexo II de la Ordenanza y lo mismo podría predicarse de los clientes de los talleres de reparación de automóviles (exención de la letra k) del Anexo II) etc... En definitiva, como ya se ha indicado, el cálculo que a continuación se realiza del coste económico que podría soportar el no residente se encontrará “inflado”, por las razones comentadas.

Para la estimación de la afectación económica que soportaría este segmento de no residentes, en el siguiente **Cuadro 7** se compara el coste de sustitución de un vehículo de combustión (sin etiqueta) por otro eléctrico (turismo/ciclomotor) vs. las sanciones en que se incurriría si aquellos titulares de un vehículo sin distintivo (turismo/ciclomotor) decidiesen continuar operando con éste dentro de la ZBEtf, sin proceder a su sustitución por otro con etiqueta 0.

**Cuadro 7**

<b>Comparación coste NO sustitución vehículo sancionable vs otras alternativas</b>		
<b>A) Coste anual sanciones por operar con vehículos no autorizados en la ZBE</b>		
Uso vehículo sancionable	24.336	24.336
<b>B) Coste diferencial sustitución:</b>		
	<i>sin considerar tiempo</i>	<i>considerando tiempo</i>
Cambio a coche no sancionable	15.010	19.878
Cambio a moto no sancionable	2.100	5.210
<b>C) Tiempo amortización (días) inversión cambio de vehículo sancionable a otro/modo</b>		
Cambio a coche no sancionable	222	294
Cambio a moto no sancionable	31	77

Fuente: elaboración propia.

Para valorar el coste de las sanciones que figuran en el cuadro anterior, se ha considerado que:

- Se accede 3 días/semana a la ZBEtf, lo que se traduce en 156 sanciones/año.
- La sanción asciende a 200 euros/infraacción (art. 17.1 Ordenanza, en correspondencia con lo dispuesto en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial).
- Se produce una reducción por pronto pago del 50% del importe de la sanción.
- En el 80% de los casos se aplicará la reducción previamente mencionada.
- El recargo por reincidencia sería del 30% (art.17.2 Ordenanza, en correspondencia con lo dispuesto en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial).

Para valorar el coste diferencial de sustitución se ha partido de las siguientes premisas:

- Se plantean dos escenarios, en el primero no se asigna valor económico al tiempo que lleva desplazarse en uno u otro modo de transporte y en el segundo sí se considera esta variable.
- En el escenario que considera el tiempo, el coste de éste se ha calculado de la siguiente manera:

La duración media de un viaje en Santa Cruz de Tenerife, según el Plan Insular de Movilidad, es de 27 minutos y, tomando además en consideración los datos que aporta la encuesta de movilidad del Área Metropolitana de Barcelona, que no se obtiene de la de Sta. Cruz de Tenerife, y que indica que un viaje en turismo tiene una duración un 57% superior a uno realizado en moto, se puede estimar que un viaje en moto en la capital tinerfeña dura una media de 20 minutos vs. los 31 de uno en turismo.



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



El tiempo dedicado a viajar se valora entre un 33% y un 50% del coste medio salarial anual de un trabajador que, según el Instituto Nacional de Estadística en Canarias y para el 4º trimestre del 2014, se situó en los 23.712 euros o 12,25 euros/hora.

Así, el extracoste a añadir, por considerar el factor tiempo, es de 311 euros/año si el desplazamiento se realiza en moto y de 487 euros/año si se efectúa en coche.

- Para llegar al coste diferencial de sustitución, se considera que el cambiar un vehículo sancionable por otro que no lo es genera, en el caso de tratarse de un turismo, que el titular del mismo reciba una entrada de fondos derivada del achatarramiento del coche sustituido de 1.800 euros, soporte un coste de adquisición del vehículo nuevo de 35.000 euros, y consiga reducir, por un lado, los costes de mantenimiento, como consecuencia del cambio, en 1.084 euros/año y, por otro lado, los costes de consumo de combustible en 735 euros/año (suponiendo que el coche sustituido monta un motor diesel y que el cargador del eléctrico es uno doméstico de carga lenta). En el caso de las motocicletas, los anteriores valores serían, 300, 5.000 y 2.600 euros, respectivamente. Igualmente, se va presumir, para calcular el coste diferencial, que la vida útil de un vehículo nuevo es de 10 años.
- Por último, el tiempo de amortización de la inversión se obtiene de dividir el coste por cambio de vehículo entre el que se incurriría en sanciones y multiplicar el resultado por 360. Así, en el caso de un coche, su titular amortizaría la inversión realizada en la adquisición del eléctrico (por el ahorro en sanciones) en un período que oscilaría entre 222 y 294 días, que se reduciría, en el caso de las motocicletas, a entre 31 y 77 días.

Procedería ahora calcular, el coste agregado para este colectivo de no residentes del proceso de adaptación a las exigencias medioambientales de la ZBE<sub>tf</sub>. Para ello habría que conocer cómo la implantación de la ZBE<sub>tf</sub> afectaría al cambio modal, al desplazarse, que podría producirse en este colectivo. Lógicamente, al ser éste un estudio “ex ante” no se dispone de información sobre este punto, por lo que se recurrirá a información procedente de otras ciudades, donde ya se encuentra operativa su ZBE, y que han realizado este análisis -concretamente, se utilizará los datos que ofrece Barcelona-, y se presumirá la extrapolabilidad de los mismos al caso de Santa Cruz de Tenerife.

La información utilizada, para analizar el traspaso intermodal que se produciría por la puesta en servicio de una ZBE, indica lo siguientes:

En cuanto a las personas que se desplazan en coches afectados por las prohibiciones:

El 23% renuncia a desplazarse y el 77% lo sigue haciendo.

Del 77%, previamente mencionado, un 19% pasa a desplazarse a pie, un 13% elige el Transporte Público, un 10% se inclina por la moto (no contaminante) y el restante 58% sigue desplazándose en coche.

De este último colectivo, que mantiene el coche en sus desplazamientos, el 82% cambia a un coche no afectado por las prohibiciones mientras que el 18% opta por mantener el coche afectado (sin etiqueta), que venía utilizando.

Así pues, como el número de coches afectados por las prohibiciones ascendería 4.918, de los usuarios de éstos, 1.801 sustituirían los mismos por otros no sujetos a limitación alguna y 395 optarían por continuar usando el mismo vehículo.

En cuanto a las personas que se desplazan en ciclomotores afectados por las prohibiciones:

El 21% pasaría a desplazarse a pie, el 6% lo haría en transporte público y el 73% mantendría las motocicletas para sus viajes.

Del porcentaje que mantiene la motocicleta como modo de transporte, 82% cambiaría a una no afectada por restricciones y el 18% restante seguiría con la misma.

Así pues, como el número de motocicletas afectados por las prohibiciones ascendería 1.025, de los usuarios de éstas, 614 sustituirían aquéllas por otras no sujetas a prohibición y 135 optarían por seguir con aquélla sin etiqueta que venían utilizando.



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



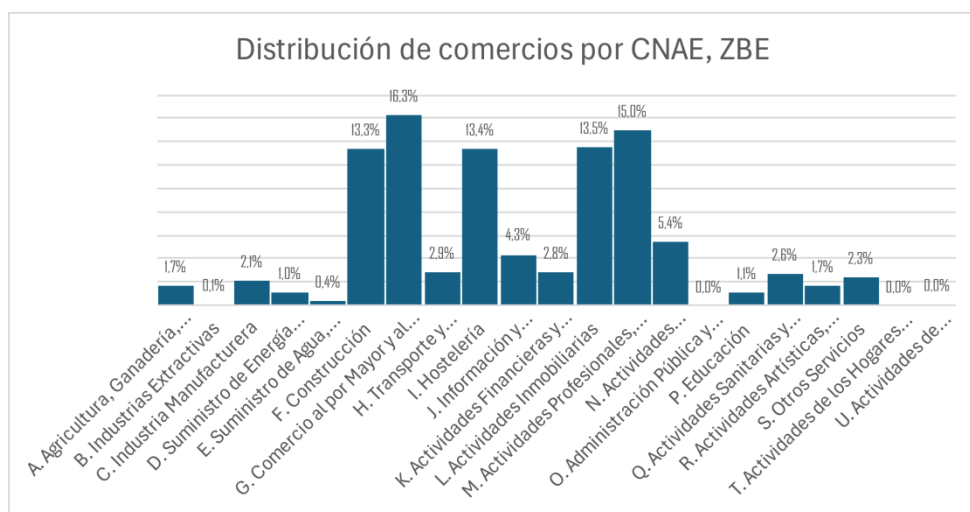
Con los anteriores datos, se podría aproximar el impacto económico que soportaría el conjunto de ciudadanos incluidos en este segmento de no residentes, que ascendería a entre 27 - 36 m euros, para los coches sustituidos y a entre 2 – 3 m euros para los ciclomotores; cifras las anteriores que no consideran el impacto de las exenciones, a las que se ha hecho referencia en párrafos anteriores.

Igualmente, los importes citados en el párrafo precedente no tienen en cuenta las ayudas públicas que, en la actualidad, existen para atemperar el impacto de la sustitución de vehículos contaminantes por eléctricos, Plan MOVES III, y que rondarían los 7.000 – 9.000 (para PMR) euros/coche (habría que restar de este importe el coste de achatarramiento, a los efectos de los cálculos realizados en este informe), lo que supondría entre 13 y 16 m euros. Además, habría que considerar los esquemas de ayuda que desde Europa ya se preparan para incentivar la adquisición de vehículos eléctricos y que buscan, al menos parcialmente, contrarrestar los efectos negativos para el sector europeo de la automoción que supone la política arancelaria recién implantada por la Administración estadounidense.

En definitiva, teniendo en cuenta el volumen de ayudas que se puede recibir, por parte de los consumidores, para migrar al vehículo eléctrico, así como la importancia de los vehículos sin etiqueta que quedan exencionados de cualquier tipo de restricción para acceder a la ZBEtf, se podría decir que el coste agregado para este segmento de ciudadanos, de cambiar a un vehículo eléctrico, podría ser reducido, siendo difícil, en este momento, precisar el monto.

### c) Empresas (residentes y no residentes).

En la ZBEtf se ubican dependencias, de distinta índole, de unas 2.694 unidades empresariales, que se distribuyen, de acuerdo a su CNAE, según se muestra en el siguiente gráfico



Los datos, de la encuesta de movilidad municipal, muestran que las empresas residentes podrían disponer de 757 vehículos industriales, de los cuales el 56%, aproximadamente, no tienen distintivo ambiental. En relación a éstos, la Ordenanza reguladora de la ZBEtf recoge, en su Anexo II punto 2 apartado c), que quedan autorizados a circular por la misma los “vehículos de empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior de la ZBEtf o se desarrollen en los mercadillos municipales situados en dicha ZBEtf y los de las personas invitadas por estos cuyas necesidades de movilidad así lo exijan”. Así pues, este colectivo no sufrirá afectación alguna, salvo por el impacto de las cargas administrativas que deba soportar y que, ulteriormente, se calcularán.

Pasando al análisis de la afectación a la movilidad de los vehículos industriales de las empresas no radicadas en la ZBEtf pero que habitualmente operan en la misma, los datos contenidos en la encuesta de movilidad muestran que el número de aquéllos se elevaría a 3.972 unidades, de los que 2.239 no dispondrían de etiqueta, distribuyéndose



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



porcentualmente estos últimos, aproximadamente, entre los siguientes tipos de vehículos, de acuerdo con el siguiente detalle: 41% furgones, 53% camiones y 6% guaguas.

Teniendo en cuenta lo regulado en la Ordenanza, los vehículos con etiqueta 0, ECO, B, y C no se verían afectados por restricción alguna (Anexo II, apartado 1, vehículos con “acceso libre”), por lo que solamente aquéllos sin distintivo, los 2.239 previamente mencionados, se enfrentarían con la prohibición de circular dentro del perímetro de la ZBEtf.

Ahora bien, el Anexo II, apartado 2 de la Ordenanza establece amplias exenciones, que benefician a este segmento, de modo que no quedan afectados por la prohibición de circular dentro de la ZBEtf las siguientes categorías:

- *“Los vehículos comerciales destinados a la Distribución Urbana”* (punto d) del Anexo II, apartado 2). Este punto cubriría a los vehículos de todos los proveedores de las empresas radicadas en la ZBEtf.
- *“Los vehículos para actos en la vía pública, ocupaciones y reservas de espacio cuyo acceso autorice el órgano competente para autorizar el acto u ocupación”* (punto f) del Anexo II, apartado 2).
- *“Los vehículos de transporte discrecional y transporte regular de uso especial (de empresa o escolares), que den servicio a las líneas que circulan por el interior de las ZBEtf y que cuenten con la autorización del órgano municipal competente”* (punto g) del Anexo II, apartado 2).
- *“Los vehículos de arrendamiento con conductor”* (punto i) del Anexo II, apartado 2).
- *“Los vehículos de entrega de medicamentos a centros sanitarios y oficinas de farmacia del área y de recogida de residuos...”* (punto l) del Anexo II, apartado 2).
- *“Los vehículos de servicios funerarios”* (punto m) del Anexo II, apartado 2).
- *“Vehículos de autoescuelas con local en el interior de la ZBE”* (punto p) del Anexo II, apartado 2).

A la vista de lo expuesto, el alcance de las exenciones a este colectivo es tan extenso que, prácticamente, hace testimonial el impacto que sobre el mismo pueda tener la puesta en marcha de la ZBEtf, sin considerar el monto de las cargas administrativas que deba soportar y que se calcularán más adelante.

### **3. Consecuencias sobre la competencia y el mercado de la implantación de la ZBEtf.**

Para el análisis de la afectación a la competencia y al mercado que pueda generar la puesta en marcha de la ZBEtf, se repasará y responderá a las distintas preguntas que la Guía Metodológica del MINECO (Ministerio de Economía, Comercio y Empresa) plantea sobre esta materia y que permiten dilucidar el impacto sobre la misma de un determinado proyecto normativo.

#### **a) Limitación del número de operadores en el mercado.**

Las respuestas a la siguiente relación de preguntas (planteadas por la Guía del MINECO) busca determinar si la ZBEtf puede tener un efecto disuasorio que condicione la presencia de empresas en su ámbito geográfico.

- ¿Otorga derechos exclusivos a un operador?; es decir, impide/obstaculiza la competencia “en el mercado” y sólo habilita la misma “ex ante”, típica situación en las concesiones administrativas. En este sentido, la ZBEtf no exige a ningún operador someterse a concurso alguno para desarrollar su actividad en la misma, por lo que no condiciona la competencia, desde esta óptica, en el mercado.
- ¿Establece un sistema de permisos/autorizaciones para operar en el mercado? En determinadas circunstancias (tipología ambiental del vehículo), la ZBEtf impone un régimen de autorizaciones. Las exigencias para acceder a éstas no son discriminatorias, cualquier no residente que opere un vehículo sin distintivo ambiental la sufre, siendo la obtención de la autorización relativamente sencilla y no existiendo un cupo (lo que diluye el efecto negativo de la limitación sobre la competencia).
- ¿Limitación la capacidad de ofrecer ciertos productos por los proveedores? Hace referencia esta restricción de la competencia a los típicos sistemas de clasificación exigidos por la Administración para acceder a ciertos contratos de obra o servicio. Extremo que no se observa en la ZBEtf que se informa.



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



- ¿Eleva de forma significativa los costes de entrada/salida del mercado? La existencia de unos requisitos ecológicos para que ciertos vehículos operen (sin ser sancionados) en la ZBEtf podría suponer una limitación a la competencia, pues exige realizar inversiones más o menos importantes para operar en la ZBEtf y obviar así el coste de las penalizaciones. La existencia de ayudas públicas para afrontar las referidas inversiones mitiga el impacto sobre la competencia de esta relativa barrera de entrada, amén de que el notable número de exenciones que se contempla en la normativa reguladora de la ZBEtf acota de manera muy importante el impacto de la exigencia medioambiental.

- ¿Crea una barrera geográfica a la libre circulación de bienes y servicios? Debe entenderse esta restricción a la competencia, que puede generar una concentración de poder en determinados operadores y favorecer prácticas colusorias, que permitirían el abuso de posición de dominio de los beneficiados, como la existencia de regulaciones que limitan/construyen la prestación del servicio de aquellas empresas no establecidas en un determinado ámbito territorial y, en su caso, no matriculadas en algún registro que acredite la anterior circunstancia (piénsese, por ejemplo, en la exigencia de disponer de una delegación permanente en un determinado municipio/CCAA, para poder desarrollar la actividad empresarial en él/ella, cuando este requerimiento no se diera a otros niveles territoriales). No es este el caso de la ZBEtf, que aunque establece barreras físicas para su acceso, esta limitación es universal (para determinada tipología de vehículos) y no está vinculada a justificar la titularidad de una sede en el municipio donde aquélla se implanta.

#### **b) Limitación de la capacidad de los operadores para competir.**

El hecho de que un Proyecto normativo no limite el número de operadores no significa que no pueda introducir otro tipo de barreras que dificulte a aquéllos, una vez se les haya permitido acceder al mercado, competir libremente. Los referidos tipos de elementos, “violentadores” de la competencia, podrían recogerse a las siguientes categorías de actuaciones administrativas:

- ¿Puede la normativa reguladora de la ZBE controlar o influir sobre los precios de los productos? El control de precios se suele manifestar en la fijación por parte de las autoridades de unos precios mínimos o máximos para determinados productos, lo cual impide de forma grave o total que los operadores puedan seguir estrategias de rebajas o diferenciación de precios para competir en el mercado. El control de precios se puede realizar bien de forma directa, de tal manera que es la propia regulación la que establece determinados límites o condiciones a los precios (márgenes comerciales de las farmacias), o bien de forma indirecta, en los casos en los que la regulación delega en alguna institución, corporación, entidad, (honorarios orientativos de los colegios profesionales) etc... el establecimiento o el control de los precios.

En ningún momento la Ordenanza reguladora de la ZBEtf incurre en las prácticas previamente definidas.

- ¿Puede la normativa reguladora de la ZBE limitar la capacidad de los operadores para comercializar sus productos? Los operadores que compiten en un mercado, sobre todo cuando ofrecen un producto muy similar y fácilmente sustituible, deben buscar formas de diferenciación de su producto en términos no sólo de precios, sino también de calidad del bien o servicio y de innovación. Por ello, resulta importante que la normativa no restrinja esta posibilidad. Así normativas que limiten los horarios comerciales, fijen cupos de producción o puedan complicar artificialmente los procesos de contratación de los servicios de las empresas por parte del consumidor, deben ser, en la medida de lo posible, restringidas.

Al igual que en el caso anterior, la Ordenanza reguladora de la ZBEtf no limita las opciones de comercialización que las empresas decidan elegir para singularizar sus productos/servicios frente a los de sus competidores. Es más, probablemente les otorgue la oportunidad de alegar la reducción de la huella de carbono generada por los productos/servicios que comercializan, frente a empresas no radicadas en la ZBEtf, debido a la menor contaminación generada por su logística.

- ¿Puede la normativa reguladora de la ZBE limitar las posibilidades de promoción de sus productos por parte de las empresas? Las restricciones a la publicidad y a las estrategias de promoción pueden acotar la capacidad de los operadores de informar a los consumidores de su presencia en el mercado y de la



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



naturaleza y calidad de los productos que ofrecen. Aquéllas perjudican de manera especial a los nuevos operadores que entran en un mercado y que normalmente precisan de tales actividades para atraer a sus potenciales clientes; así como, a los operadores más eficientes, al impedirles informar sobre de las ventajas que ofrecen sus productos frente a los competidores. En este sentido, las restricciones a la publicidad comparativa en precios (muy extendida en el ámbito de los servicios profesionales) tienen un claro efecto potencial de reducción del grado de competencia en el mercado y, en última instancia, impiden que los consumidores se beneficien de la competencia entre operadores.

Al igual que en los casos anteriores, la Ordenanza reguladora de la ZBEtf no limita ni restringe cualquier tipo de actividad promocional que decida implementar entidad alguna radicada en su ámbito de afectación.

- ¿Puede la normativa reguladora de la ZBE establecer criterios técnicos o de calidad que discriminen entre operadores? Los requisitos de calidad pueden llegar a restringir la libertad de los proveedores para ofrecer productos de diferentes tipologías en aras de satisfacer diferentes demandas (piénsese que existiese una normativa que exigiese que todas las aerolíneas sirviesen comida en los vuelos, ello perjudicaría tanto a los operadores “low cost”, que deberían alterar su modelo de negocio, como a los usuarios que prefieren pagar un precio más reducido sacrificando el servicio de catering). Asimismo, las normas técnicas pueden limitar las posibilidades de producción o de innovación de algunos operadores frente a otros (considérese que a los operadores de redes de cable no se les permitiese ofrecer servicios de telefonía, como en su momento ocurría).

La Ordenanza de la ZBEtf no afecta a la competencia al no establecer criterio técnico/calidad alguno que pudiera generar discriminación entre operadores.

- ¿Puede la normativa reguladora de la ZBE otorgar a los operadores ya establecidos un trato preferencial en relación a los nuevos que deseen acceder al mercado? Cualquier marco normativo que privilegiase a unos operadores con respecto a otros, por ejemplo, exigiendo la utilización de una determinada tecnología que viniera siendo usada por los radicados en el mercado e impidiendo que los nuevos actores usasen otra diferente, distorsionaría la competencia en un mercado. Otro tipo de regulación, que con frecuencia privilegia a los operadores ya instalados en un mercado con respecto a los nuevos entrantes, es la denominada cláusula de derechos adquiridos, que requiere que los nuevos entrantes cumplan con unas normas más restrictivas que las que se aplican a los operadores ya instalados.

Tampoco la Ordenanza en su articulado establece discriminación alguna entre operadores instalados y nuevos entrantes, por los aspectos previamente mencionados.

### c) Limitaciones derivadas de aspectos regulatorios que condicionen la competencia.

Se refiere este apartado a consideraciones contenidas en el Proyecto normativo que puedan afectar a la toma de decisiones por los operadores y a su voluntad de permanecer en el mercado.

- ¿Establece la normativa reguladora de la ZBE un régimen de autorregulación/corregulación? Resulta necesario evitar que las reglas bien desarrolladas por la industria o las asociaciones profesionales, con el fin de ordenar la actividad, (autorregulación) bien por la Administración, en el caso de que ésta proporcione apoyo legislativo a los anteriores entes (corregulación), tengan impactos anticompetitivos.

No es este un supuesto que afecte a la Ordenanza que regulará la ZBEtf, pues no se contempla en la misma ni la autorregulación ni la corregulación.

- ¿Requiere la normativa reguladora de la ZBE la publicación de información sobre producción, precios, ventas o costes de las empresas? La publicación de esta clase de informaciones puede, en algunos casos, facilitar la coordinación en precios entre la competencia, con lo que el beneficio neto para el consumidor podría ser menor del esperado o incluso negativo. Es cierto que en algunos mercados en



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



los que existe una gran variedad de productos diferenciados, en los que puede ser muy difícil para el consumidor hacerse una idea de la oferta más ventajosa, la exigencia a los operadores de publicar cierta información sobre los productos que ofertan y sus precios, puede tener efectos procompetitivos, pero éstos deben ser analizados junto con su posible efecto anti-competitivo.

No es esta una materia que afecte a la Ordenanza, pues en ningún caso se requiere a las empresas que publiciten información alguna sobre sus precios y/o costes.

- ¿Incrementa la normativa reguladora de la ZBE los costes para el cliente de un cambio de proveedor, reduciendo la movilidad de quien consume? Los denominados “costes de cambio” se pueden definir como aquéllos soportados por el consumidor al cambiar de proveedor de un producto. De este modo, si los costes de cambio son bajos, resultará fácil para quien consume buscar alternativas más baratas o que le resulten más convenientes. Al mismo tiempo, en estas circunstancias, las unidades proveedoras tendrán mayor incentivo a hacer promociones u ofertar mejores productos y dárselos a conocer a quienes vayan a consumirlos, puesto que, a cambio, podrán ver incrementadas sus ventas.

La Ordenanza de la ZBEtf, pudiera requerir del consumidor, que interactúa con las empresas radicadas en la misma, la conveniencia de cambio de modo de transporte para desplazarse hasta las mismas, lo que podría hacerle incurrir en costes, que condicionen su decisión de consumo. Por otro lado, la creación de un entorno más “amigable” para el consumidor, menos contaminado, con infraestructuras mejor adaptadas al uso del ciudadano de a pie y con mejor (diversificación de modos) y más rápido acceso (regulación aparcamiento) podría, sin embargo, atemperar si no hacer desaparecer ese “coste de cambio”, al que se ha hecho referencia. Sólo el análisis “ex post” de este fenómeno puede despejar la incógnita que ahora se plantea.

- ¿Puede la normativa reguladora de la ZBE generar incertidumbre entre las nuevas empresas que buscan acceder al mercado afectado por la misma? El nuevo operador que entra en un mercado asume, como no puede ser de otra manera, los riesgos inherentes a cualquier actividad empresarial o profesional; tales riesgos, sin embargo, pueden verse incrementados por la propia regulación, de no ser esta clara, lo cual desincentivaría la entrada de nueva competencia.

Es éste un supuesto que no afecta a la Ordenanza, pues ésta presenta una regulación clara de los supuestos que caen bajo el ámbito de su objeto.

#### **4. Cargas administrativas generadas por el Proyecto normativo.**

En este apartado se muestra, recurriendo de nuevo a la Guía del MINECO, el método de medición de las cargas administrativas que podrían soportar las empresas/ciudadanos, fruto de la entrada en vigor de la ZBEtf que se está analizando, y la cuantificación de las mismas.

##### **a) Metodología de análisis.**

Debe entenderse por “cargas administrativas” aquellas actividades de esta naturaleza que deben llevar a cabo las empresas y ciudadanos para cumplir con las obligaciones derivadas de la normativa que se implementa.

El método de medición que se utilizará está basado en el Modelo de Costes Estándar (MCE), adaptado éste a la realidad de las Administraciones españolas, que se nutre de los trabajos de medición efectuados, hasta la fecha, en España.

##### **b) Detalle de las cargas.**

El primer paso, a la hora de desarrollar la metodología, consistirá en identificar las cargas administrativas que podrían soportar empresas y ciudadanos.

La relación que se presenta a continuación, sin ser exhaustiva, permite caracterizar las más frecuentes, incluyendo tanto los trámites obligatorios que éstas generan como aquéllos de carácter voluntario, señalándose, acto seguido, qué cargas podrían incurrirse como consecuencia de la implementación de la normativa reguladora de la ZBEtf.



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



- a) Solicitud y renovación de autorizaciones, licencias y permisos (incluidas exenciones). Esta carga hace referencia a todo aquel requisito que suponga la presentación ante una administración o tercero de datos identificativos de la persona o empresa u otros datos para la realización de una actividad o el ejercicio de un derecho, incluyendo, entre otros, licencias de obras, licencia de venta de determinados productos, carnés profesionales, autorizaciones medioambientales, etc.
- b) Comunicación de datos y presentación de documentos. Esta carga hace referencia a todo aquel requisito que suponga la obligación de presentar, a la Administración o a terceros, información sobre la actividad que realiza una empresa, incluyendo, entre otros, comunicación de actividades y datos, presentación de informes periódicos o no periódicos, presentación de facturas o documentación que acompaña al pago de tributos o tarifas, suministro de datos estadísticos, certificados, declaraciones responsables, etc.....
- c) Conservación de documentos. Esta carga hace referencia a la obligación de conservar y, en su caso, poner a disposición de la Administración y terceros documentos emitidos por la Administración, por terceros o por la propia empresa.
- d) Inscripción, baja o modificación en un registro. Esta carga hace referencia a diferentes actuaciones susceptibles de ser realizadas, por los así obligados por la normativa de aplicación, en registros administrativos, gremiales, profesionales o de otro tipo.
- e) Llevanza de libros, elaboración de documentos, cuentas, declaraciones, manuales, productos, planes. Esta carga hace referencia a todo aquel requisito, derivado de la normativa que se pretende aprobar, que suponga la necesidad de elaborar y, en su caso, mantener al día documentos exigibles por la Administración o un tercero.
- f) Auditorías, inspecciones y controles. Esta carga hace referencia a toda obligación normativa de someterse a control reglado de verificación de las exigencias por la misma establecidas.
- g) Acreditación de avales, garantías u otros fondos. Esta carga se traduce en la exigencia normativa de prestar algún tipo de afianzamiento para el desarrollo de la actividad.
- h) Información a terceros u obtención de consentimiento de terceros. Esta carga se traduce en el conjunto de requisitos que debe cumplir una persona o empresa para informar a los ciudadanos, clientes, trabajadores, accionistas, etc., de algún hecho, actividad o característica. En este punto se englobaría también la publicación de hechos acaecidos o proyectados y la acreditación de la obtención previa de homologaciones o aprobaciones externas a la Administración.
- i) Formalización de hechos o documentos. Esta carga se traduce en todos los requisitos que impliquen obtener el reconocimiento en documento público de un hecho o circunstancia por una persona o entidad acreditada.

La Ordenanza reguladora de la ZBEt recoge las siguientes exigencias a aquéllos (empresas y particulares) que deseen circular con sus vehículos por el ámbito físico afectado por la misma.

El artículo 12.2 de la mencionada norma establece que los vehículos contemplados en el Anexo II punto 1 (excluidos los que tienen garantizado el acceso libre), deberán inscribirse en el Registro Municipal de Vehículos, recogiendo en la Disposición adicional segunda, en relación a esta inscripción, que la misma se realizará a través de “*medios informáticos multidispositivo, tales como accesos web o app*”.

Esta obligación podría corresponderse con la carga administrativa definida en el apartado d) de la anterior relación.

Por otro lado, en relación con los vehículos contemplados en el Anexo II punto 2, que son los sometidos al régimen de autorización administrativa (ordinaria o excepcional), se plantea las siguientes exigencias, amén de la inscripción en el Registro, mencionada en el Párrafo anterior:



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



- Artículo 13.2: “...se deberá remitir una solicitud indicando los datos identificativos del titular del vehículo, el tiempo estimado de necesidad de autorización, la matrícula del vehículo/s para los que se solicita, así como la documentación especificada en el apartado 2 del Anexo II.”

Esta obligación podría corresponderse con las cargas administrativas definidas en los apartados a) y d) de la anterior relación.

Adicionalmente, los vehículos contemplados en el apartado 2 del Anexo II aportarán la siguiente documentación

- En relación a los vehículos que utilicen una plaza arrendada a un particular o radicada en un parking público, siempre que ésta se ubique dentro de la ZBEtf, el correspondiente contrato de alquiler.

Esta obligación podría corresponderse, acumulativamente a las consideradas de una manera genérica para la solicitud de autorización, con la carga administrativa definida en el apartado b) de la anterior relación.

- En relación a vehículos de empresas/autónomos radicados en la ZBEtf, vehículos comerciales de distribución, vehículos de entrega de medicamentos, vehículos funerarios y de autoescuela, se precisará una declaración responsable de los representantes de los respectivos negocios.

Esta obligación podría corresponderse, acumulativamente a las consideradas de una manera genérica para la solicitud de autorización, con la carga administrativa definida en el apartado h) de la anterior relación.

- En relación a los vehículos que accedan a la ZBEtf para dejar o recoger alumnos, se precisará aportar un justificante de escolarización de éstos en el centro ubicado dentro del perímetro de la ZBEtf.

Esta obligación podría corresponderse, acumulativamente a las consideradas de una manera genérica para la solicitud de autorización, con la carga administrativa definida en el apartado h) de la anterior relación.

- Los vehículos que participen en actos públicos precisarán aportar documentación otorgada para dicho evento.

Esta obligación podría corresponderse, acumulativamente a las consideradas de una manera genérica para la solicitud de autorización, con la carga administrativa definida en el apartado h) de la anterior relación.

- Los vehículos destinados a transporte discrecional y VTC aportarán las licencias habilitantes, a estos efectos.

Esta obligación podría corresponderse, acumulativamente a las consideradas de una manera genérica para la solicitud de autorización, con las cargas administrativas definidas en los apartados c) e i) de la anterior relación.

- Los vehículos que accedan para consultas médicas/veterinarias así como aquellos clientes de talleres de reparación, deberán disponer de autorización de los titulares de las empresas prestadoras del servicio.



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



Esta obligación podría corresponderse, acumulativamente a las consideradas de manera genérica para la solicitud de autorización, con la carga administrativa definida en el apartado h) de la anterior relación.

- Los vehículos con matrícula extranjera o diplomática deberán aportar ficha técnica del vehículo.

Esta obligación podría corresponderse, acumulativamente a las consideradas de una manera genérica para la solicitud de autorización, con las cargas administrativas definidas en los apartados c) e i) de la anterior relación.

- Los vehículos que accedan a farmacias de guardia fuera de horario comercial aportarán justificante acreditativo de la necesidad.

Esta obligación podría corresponderse, acumulativamente a las consideradas de una manera genérica para la solicitud de autorización, con la carga administrativa definida en el apartado h) de la anterior relación.

- Artículo 13.4: "... los titulares o representantes de los vehículos inscritos tienen la obligación de comunicar al Ayuntamiento cualquier otra modificación de las condiciones de la autorización".

Esta obligación podría corresponderse con la carga administrativa definida en el apartado d) de la anterior relación.

- Artículo 13.6: "Todos los vehículos autorizados deberán tener la inspección técnica de vehículos (ITV), cuando proceda, y el seguro obligatorio en vigor durante todo el periodo de validez de la autorización".

Esta obligación podría corresponderse con la carga administrativa definida en el apartado i) de la anterior relación.

### c) Medición de las cargas a soportar por los agentes afectados.

La medición de una carga administrativa se realiza multiplicando tres valores: el coste unitario de cumplir con la misma, la frecuencia anual con que debe realizarse y la población afectada por aquélla.

El **coste unitario** se calcula en función de dos parámetros, tiempo y precio del MCE. Para determinar estos parámetros se tiene en cuenta datos estadísticos y baremos públicos, obtenidos a partir de información facilitada por una muestra representativa de empresas.

La siguiente relación muestra los costes unitarios estándar (se muestran éstos en euros) de las cargas administrativas más representativas.

Relación de cargas administrativas	Coste Unitario
1. Presentar una solicitud presencialmente	80
2. Presentar una solicitud electrónica	5
3. Tramitación mediante intermediarios (bancos, médicos, ...)	35
4. Presentación convencional de documentos, facturas o requisitos	5*
5. Presentación de una comunicación presencialmente	30
6. Presentación de una comunicación electrónicamente	2
7. Presentación electrónica de documentos, facturas o requisitos	4*
8. Aportación de datos	2*
9. Presentación de copias compulsadas (acumular al coste del documento)	1*



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



10. Presentación de un informe y memoria	500
11. Obligación de conservar documentos	20
12. Inscripción convencional en un registro	110
13. inscripción electrónica en un registro	50
14. Llevanza de libros	300
15. Llevanza libros en vía electrónica	150
16. Auditoría o controles por organizaciones o profesionales externos	1500
17. Información a terceros	100
18. Formalización en documentos públicos de hechos o documentos	500
19. Obligación de comunicar o publicar	100

Fuente: Guía Metodológica MINECO.

Nota: (\*) euros/unidad

Los costes unitarios podrán ser acumulativos; por ejemplo, si se exige realizar una solicitud presencial, acompañada de dos documentos de los cuales uno debe compulsarse, el cálculo a efectuar sería: 80€ (por la solicitud presencial) + 10€ (presentación convencional de 2 documentos) + 1€ (por compulsas de un documento) = 91€.

La **frecuencia** indica cuántas veces al año debe cumplirse el trámite. Cuando la norma establece una renovación o repetición periódica del proceso, se utiliza esta frecuencia anualizada; por ejemplo, una renovación cada 10 años supone una frecuencia de 1/10, o sea 0,1 veces al año, para una repetición de una declaración cada tres meses, la frecuencia será 4 veces al año.

La **población** indica cuántas empresas/ciudadanos se ven afectadas por la norma en cuestión. La estimación de la población afectada debe corresponder con la que realmente cumple o está obligada a cumplir con la carga y no con la que potencialmente podría estar afectada.

Habiendo descrito y dado valor a todos los elementos que permiten implementar la metodología MCE, se pasará a calcular el coste de las cargas administrativas que soportarían los distintos colectivos afectados por la aplicación de la Ordenanza de la ZBEtf.

**Población residente (excluyendo empresas).** Prácticamente, la única carga administrativa que debería soportar este segmento poblacional se circunscribe a la exigida por el artículo 12.2 de la Ordenanza; a saber, la inscripción de su vehículo en el Registro Municipal creado, al efecto. Es cierto, que vehículo debería además encontrarse recogido en el padrón municipal del IVTM, pero esta obligación, puede presumirse, no genera un coste diferencial pues, normalmente, el vehículo estará tributando (y, en consecuencia, empadronado) por este impuesto, independientemente de la activación de la ZBEtf.

Así pues, la cuantificación de la carga administrativa a soportar por este colectivo se podría cifrar en, 56.600 euros, atendiendo al siguiente detalle:

- Costes estándar de la carga administrativa de “inscripción electrónica en un registro” asciende a 50 euros.
- Frecuencia de realización de la actividad, en principio una única vez (1), salvo que se produzca una modificación de circunstancias (artículo 14), siendo imposible prever “ex ante” si ello se producirá.
- Población total a considerar, el número de vehículos turismos, motocicletas y ciclomotores de los residentes, sin etiqueta, que en apartado anterior de este informe se ha calculado, y que asciende a 1.132 unidades.

**Población no residente (excluyendo empresas).** Las cargas administrativas que este colectivo asume son las mencionadas en el artículo 13 de la Ordenanza, que implican, inscribirse en el Registro de Vehículos y solicitar (se presume por vía telemática) la correspondiente autorización administrativa para operar en la ZBEtf, lo que requiere presentar determinada información (datos identificativos del titular del vehículo, el tiempo estimado de necesidad de autorización, la matrícula del vehículo/s). Al igual que en el caso de los residentes, se presumirá que la exigencia normativa de que los vehículos se encuentren recogidos en el padrón del IVTM, no genera un coste diferencial.

Así pues, la cuantificación de la carga administrativa a soportar por este colectivo se podría cifrar en, 362.523 euros, atendiendo al siguiente detalle:



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



- Costes estándar de las cargas administrativas de “inscripción electrónica en un registro” 50 euros; “presentar una solicitud electrónica” 5 euros y “aportación de datos” (3 uds.), a razón de 2 euros/ud.
- Frecuencia de realización de la actividad, en principio una única vez (1), salvo que se produzca una modificación de circunstancias (artículo 14), siendo imposible prever “ex ante” si ello se producirá.
- Población total a considerar, el número de vehículos turismos, motocicletas y ciclomotores de los no residentes, sin etiqueta, que en apartado anterior de este informe se ha calculado, y que asciende a 5.943 unidades.

La anterior cifra de 362.523 euros, previamente mencionada, podría verse incrementada por las circunstancias que a continuación se detallan (el hecho de no disponer de información para estimar la población afectada en cada uno de los supuestos que se identificarán, hace imposible determinar cómo pueden éstos impactar en la carga administrativa agregada de este colectivo).

- vehículos que utilicen una plaza arrendada a un particular o radicada en un parking público, ubicada dentro de la ZBEtf, soportan una carga administrativa adicional de 4 euros, provenientes 2 euros de “presentación de una comunicación electrónicamente” y otros 2 euros de “aportación de datos”.
- vehículos que accedan a la ZBEtf para dejar o recoger alumnos (suponiendo que no desarrollan una actividad empresarial), soportan una carga administrativa adicional de 100 euros por la necesidad de obtener “consentimiento de terceros” que acredite la escolarización de los alumnos amén de los 2 euros por “presentación de una comunicación”.
- vehículos que accedan para consultas médicas/veterinarias así como aquellos clientes de talleres de reparación, soportan una carga administrativa adicional de 100 euros, por requerírseles normativamente disponer de autorización de los titulares de las empresas prestadoras del servicio que utilizan, además de los 2 euros por “presentación de una comunicación”.
- vehículos con matrícula extranjera o diplomática soportan una carga administrativa, por el requerimiento de aportar la ficha técnica del mismo, de 20 euros, consecuencia de la “obligación de presentar documento”, que podría incrementarse en otros 500 euros si se precisase su “formalización en documento público”, además de los 2 euros por “presentación de una comunicación”.
- vehículos que accedan a farmacias de guardia fuera de horario comercial deberán aportar justificante acreditativo de la necesidad, lo que incrementa la carga administrativa que soportan en 4 euros, provenientes 2 euros de “presentación de una comunicación electrónicamente” y otros 2 euros de “aportación de datos”.

**Empresas (residentes y no residentes).** Es el último segmento de población afectado por la implantación de la ZBEtf. En lo que concierne a las radicadas/residentes en la ZBEtf la única carga administrativa que debería soportar este segmento poblacional se circunscribe a la exigida por el artículo 12.2 de la Ordenanza, inscripción de su vehículo/s en el Registro Municipal creado, al efecto. Es cierto, que éste debería además encontrarse recogido en el padrón municipal del IVTM, pero esta obligación, puede presumirse, no genera un coste diferencial pues, normalmente, el mismo estará empadronada en este impuesto, independientemente de la activación de la ZBEtf.

Así pues, la cuantificación de la carga administrativa a soportar por este colectivo se podría cifrar en, 21.350 euros, atendiendo al siguiente detalle:

- Costes estándar de la carga administrativa de “inscripción electrónica en un registro” asciende a 50 euros.
- Frecuencia de realización de la actividad, en principio una única vez (1), salvo que se produzca una modificación de circunstancias (artículo 14), siendo imposible prever “ex ante” si ello se producirá.



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



- Población total a considerar, el número de furgones y camiones de residentes, sin etiqueta, que en apartado anterior de este informe se ha calculado, y que asciende a 427 unidades.

En cuanto a las empresas no radicadas/no residentes en la ZBEtf, las cargas administrativas que este colectivo asume son las mencionadas en el artículo 13.2 de la Ordenanza, que implican, inscribirse en el Registro de Vehículos y solicitar (se presume por vía telemática) la correspondiente autorización administrativa para operar en la ZBE, lo que requiere presentar determinada información (datos identificativos del titular del vehículo, el tiempo estimado de necesidad de autorización, la matrícula del vehículo/s). Se presumirá, como ya se hiciera con las empresas residentes, que la exigencia normativa de que los vehículos se encuentren recogidos en el padrón del IVTM, no genera un coste diferencial.

Así pues, la cuantificación de la carga administrativa, a soportar por este colectivo, se podría cifrar en 136.579 euros, atendiendo al siguiente detalle:

- Costes estándar de las cargas administrativas de “inscripción electrónica en un registro” 50 euros; “presentar una solicitud electrónica” 5 euros y “aportación de datos” (3 uds.), a razón de 2 euros/ud.
- Frecuencia de realización de la actividad, en principio una única vez (1), salvo que se produzca una modificación de circunstancias (artículo 14), siendo imposible prever “ex ante” si ello se producirá.
- Población total a considerar, el número de furgones y camiones de las empresas no residentes sin distintivo que en apartado anterior de este informe se ha calculado, y que asciende a 2.239 unidades.

La cifra de 136.579 euros, previamente mencionada, podría verse incrementada por las circunstancias que a continuación se detallan (el hecho de no disponer de información para estimar la población afectada en cada uno de los supuestos que se identificarán, hace imposible determinar cómo pueden éstos impactarán en la carga administrativa agregada de este colectivo).

- a) vehículos comerciales de distribución, vehículos de entrega de medicamentos, vehículos funerarios y de autoescuela, vehículos para el transporte de escolares, (de empresas no radicadas en la ZBEtf), precisarán una declaración responsable de los representantes de las empresas a las que sirven (ubicadas dentro de la ZBEtf), lo que generará una carga administrativa adicional de 100 euros, por requerírseles normativamente disponer de autorización/declaración de los titulares de las empresas-cliente, además de los 2 euros por “presentación de una comunicación”.
- b) Vehículos que participen en actos públicos soportan una carga administrativa adicional de 4 euros, provenientes 2 euros de “presentación de una comunicación electrónicamente” y otros 2 euros de “aportación de datos”.
- c) vehículos destinados a transporte discrecional y VTC aportarán las licencias habilitantes, a estos efectos, por lo que soportan una carga administrativa de 20 euros, consecuencia de la “obligación de presentar documento”, además de los 2 euros por “presentación de una comunicación”.

## 5. Implicaciones sociales de la implantación de la ZBEtf.

### a) Generalidades.

El tráfico representa un desafío significativo para la salud pública y el medio ambiente. Además de ser una de las principales fuentes de contaminación del aire, el transporte por carretera contribuye de manera importante a la contaminación acústica, un problema que afecta tanto la salud física como la mental. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS)<sup>1</sup> y la Agencia Europea de Medio Ambiente (EEA)<sup>2</sup>, el ruido del tráfico es una de las formas más prevalentes de contaminación ambiental y una seria amenaza para la salud pública.

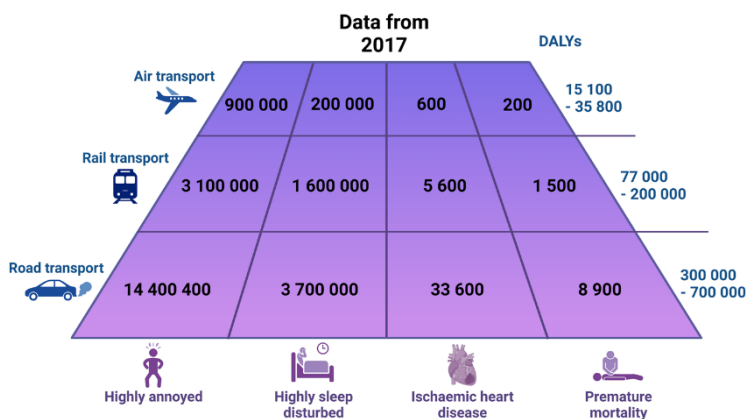
<sup>1</sup> Burden of disease from environmental noise: quantification of healthy life years lost in Europe: World Health Organization; 2011 [Disponible en: <https://apps.who.int/iris/handle/10665/326424>].



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



La contaminación derivada del tráfico, tanto acústica como ambiental, no sólo genera malestar, sino que también es un factor clave en el desarrollo de enfermedades crónicas no transmisibles como enfermedades cardiovasculares, metabólicas, respiratorias e incluso ciertos tipos de cáncer. Esto se ha visto ratificado por numerosos estudios, muchos de ellos recogidos en una revisión sistemática llevada a cabo en enero del 2024<sup>3</sup>, de la cual provienen la siguiente figura que resume el gran impacto del tráfico sobre la salud.



*Impacto de la exposición a niveles perjudiciales de ruido, basado en los umbrales de la Directiva de Ruido Ambiental (Environmental Noise Directive) en la Unión Europea en 2017. Un DALY equivale a la pérdida de 1 año de vida sana atribuible a morbilidad, mortalidad o ambas.*

### b) Contaminación del aire.

La elección de los gases **dióxido de azufre (SO<sub>2</sub>)**, **dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>)**, **material particulado fino (PM<sub>2.5</sub>)**, **material particulado grueso (PM<sub>10</sub>)** y **ozono (O<sub>3</sub>)** como marcadores de contaminación se debe a su prevalencia en las emisiones del tráfico, y evidencias científicas, como se verá a continuación, respaldan esta elección.

**Dióxido de azufre (SO<sub>2</sub>):** Aunque la fuente principal de SO<sub>2</sub> suele ser las plantas industriales, el tráfico también contribuye, de manera importante, a su emisión en áreas urbanas. Por otro lado, un metaanálisis publicado en *Nature* en 2024, puso de manifiesto que la exposición al SO<sub>2</sub> está significativamente asociada con el deterioro de las funciones cognitivas globales, sugiriendo que la reducción de este contaminante podría mitigar riesgos para la salud cognitiva<sup>4</sup>.

**Dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>):** es un contaminante derivado, principalmente, del tráfico rodado. Un estudio realizado en Escocia (publicado en 2024), que analizó datos de más de 200,000 personas a las que se realizó un seguimiento durante 16 años, encontró una asociación significativa entre la exposición al NO<sub>2</sub> y un aumento en las hospitalizaciones por trastornos mentales y de comportamiento<sup>5</sup>.

**Material particulado (PM<sub>2.5</sub> y PM<sub>10</sub>):** Estas partículas finas y gruesas provienen en gran medida de las emisiones de los vehículos. Una revisión sistemática del 2024 evaluó el impacto de PM<sub>2.5</sub> y PM<sub>10</sub> en la salud cognitiva de

<sup>2</sup> Noise: European Environment Agency; 2023 [Disponible en: <https://www.eea.europa.eu/en/topics/in-depth/noise>.

<sup>3</sup> Hahad, O., Kuntic, M., Al-Kindi, S. et al. Noise and mental health: evidence, mechanisms, and consequences. *J Expo Sci Environ Epidemiol* **35**, 16-23 (2025). <https://doi.org/10.1038/s41370-024-00642-5>

<sup>4</sup> Meo, S. A., Shaikh, N., Alotaibi, M., AlWabel, A. A., & Alqumaidi, H. (2024). Effect of air pollutants particulate matter (PM<sub>2.5</sub>, PM<sub>10</sub>), sulfur dioxide (SO<sub>2</sub>) and ozone (O<sub>3</sub>) on cognitive health. *Scientific reports*, *14*(1), 19616. <https://doi.org/10.1038/s41598-024-70646-6>

<sup>5</sup> bed Al Ahad M, Demšar U, Sullivan F, et al Long term exposure to ambient air pollution and hospital admission burden in Scotland: 16 year prospective population cohort study *BMJ Open* 2024;**14**:e084032. doi: 10.1136/bmjopen-2024-084032



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



estudiantes en áreas con alta contaminación por tráfico, encontrando que aquellos expuestos a mayores niveles de estos contaminantes presentaban tiempos de reacción más lentos y funciones cognitivas deterioradas<sup>6</sup>.

**Ozono (O<sub>3</sub>):** el O<sub>3</sub> a nivel del suelo se forma por reacciones fotoquímicas de contaminantes precursores emitidos por el tráfico, y su presencia está vinculada a efectos adversos para la salud. Un estudio del 2017 en la ciudad de Kermanshah, Irán, estimó un exceso de mortalidad cardiovascular atribuible a la exposición al O<sub>3</sub>, destacando la necesidad de políticas para reducir las emisiones provenientes del tráfico y mejorar la calidad del aire<sup>7</sup>.

Estas evidencias subrayan la relevancia de monitorear y controlar estos contaminantes específicos, ya que están directamente relacionados con las emisiones del tráfico y tienen impactos significativos en la salud pública.

**Vistos los principales contaminantes a tomar en consideración, el siguiente paso llevaría a intentar medir el impacto que sobre los mismos podría tener la implantación de la ZBEtf.**

La cuantificación de la contaminación del aire en Sta. Cruz de Tenerife se ha basado en los resultados extraídos del informe de “Tendencias de la calidad del aire en España 2001-2022” elaborado por el Ministerio de Transición Ecológica (MITECO), que analiza qué gases contaminantes hay presentes en las ciudades y en qué proporción la contaminación que éstas sufren se debe al tráfico, y de la memoria de la “Zona de Bajas Emisiones de Santa Cruz de Tenerife”, de mayo de 2024, de la que se obtienen datos concretos de la zona afectada por la ZBE.

En primer lugar, hay que indicar que los valores que pueden alcanzar los distintos contaminantes y la valoración que de ello se deriva (en relación a la calidad del aire), se muestra en el siguiente gráfico

	Buena	Razonablemente buena	Regular	Desfavorable	Muy desfavorable	Extremadamente desfavorable
SO <sub>2</sub> µg/m <sup>3</sup>	0 - 100	101 - 200	201 - 350	351 - 500	501 - 750	751 - 1250
NO <sub>2</sub> µg/m <sup>3</sup>	0 - 40	41 - 90	91 - 120	121 - 230	231 - 340	341 - 1000
PM <sub>2,5</sub> µg/m <sup>3</sup>	0 - 10	11 - 20	21 - 25	26 - 50	51 - 75	76 - 800
PM <sub>10</sub> µg/m <sup>3</sup>	0 - 20	21 - 40	41 - 50	51 - 100	101 - 150	151 - 1200
O <sub>3</sub> µg/m <sup>3</sup>	0 - 50	51 - 100	101 - 130	131 - 240	241 - 380	381 - 800

Fuente: Red de Control y Vigilancia de la Calidad del Aire en Canarias

Por otro lado, atendiendo al informe de “Tendencias de la calidad del aire en España 2001-2022”, se puede concluir que en las ciudades españolas el porcentaje medio de contaminantes en el aire, debidos al tráfico, asciende al 33,33% para el SO<sub>2</sub>, el 40,81% para el NO<sub>2</sub>, el 40% para las PM<sub>2,5</sub>, el 35,59% para las PM<sub>10</sub> y el 32,01% para el O<sub>3</sub>.

<sup>6</sup> Meo, S. A., Salih, M. A., Al-Hussain, F., Alkhalifah, J. M., Meo, A. S., & Akram, A. (2024). Environmental pollutants PM<sub>2.5</sub>, PM<sub>10</sub>, carbon monoxide (CO), nitrogen dioxide (NO<sub>2</sub>), sulfur dioxide (SO<sub>2</sub>), and ozone (O<sub>3</sub>) impair human cognitive functions. *European review for medical and pharmacological sciences*, 28(2), 789–796. [https://doi.org/10.26355/eurrev\\_202401\\_35079](https://doi.org/10.26355/eurrev_202401_35079)

<sup>7</sup> Khaniabadi, Y. O., Goudarzi, G., Daryanoosh, S. M., Borgini, A., Tittarelli, A., & De Marco, A. (2017). Exposure to PM<sub>10</sub>, NO<sub>2</sub>, and O<sub>3</sub> and impacts on human health. *Environmental science and pollution research international*, 24(3), 2781–2789. <https://doi.org/10.1007/s11356-016-8038-6>



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



Fuente:  
Gobierno  
de  
Canarias

Igualmente, con base en los datos facilitados Red de Control y Vigilancia de la Calidad del Aire de Canarias, que elabora el Índice de Calidad del Aire (ICA), que valora la situación, en relación al nivel de los distintos contaminantes, y tomando la información disponible de las estaciones de medición de dicha red que se muestran en el mapa precedente (radicadas en Santa Cruz de Tenerife): Casa Cuna, Tome Cano, Vuelta Los Pájaros, Depósito Tristán, Piscina Municipal, García Escámez y Parque La Granja, se puede aproximar una valoración de la situación de los niveles medios de contaminantes en la ZBE Tf, donde se observa la presencia de 50 mg/m<sup>3</sup> de SO<sub>2</sub>, 71,21 mg/m<sup>3</sup> de NO<sub>2</sub>, 38 mg/m<sup>3</sup> de PM<sub>2.5</sub>, 58,13 mg/m<sup>3</sup> de PM<sub>10</sub> y 90 mg/m<sup>3</sup> de O<sub>3</sub>, de los que, teniendo en cuenta la información facilitada por el MITECO, se puede presumir que los generados por el tráfico ascenderían a 16,67 mg/m<sup>3</sup> de SO<sub>2</sub>; 29,06 mg/m<sup>3</sup> de NO<sub>2</sub>; 15,20 mg/m<sup>3</sup> de PM<sub>2.5</sub>, 20,69 mg/m<sup>3</sup> de PM<sub>10</sub> y 28,81 mg/m<sup>3</sup> de O<sub>3</sub>.

Con base en los anteriores resultados, relacionando los mismos con el número de vehículos, que se estima circulen en la ZBE Tf, se puede intentar prever la evolución de la cantidad de estos contaminantes en la misma, lo que se muestra en el siguiente cuadro.

**Cuadro 8**

ACTUAL en ZBE en µ/m <sup>3</sup>		A 4 AÑOS en µ/m <sup>3</sup>		A 10 AÑOS en µ/m <sup>3</sup>	
SO <sub>2</sub> Total	50	SO <sub>2</sub> Total	48,33	SO <sub>2</sub> Total	45,00
SO <sub>2</sub> por Tráfico	16,665	SO <sub>2</sub> por Tráfico	15,00	SO <sub>2</sub> por Tráfico	11,67
---	---	Descenso neto	1,67	Descenso neto	5,00
NO <sub>2</sub> Total	71,21	NO <sub>2</sub> Total	68,31	NO <sub>2</sub> Total	62,50
NO <sub>2</sub> por Tráfico	29,06	NO <sub>2</sub> por Tráfico	26,16	NO <sub>2</sub> por Tráfico	20,34
---	---	Descenso neto	2,91	Descenso neto	8,72
PM <sub>2.5</sub> Total	38	PM <sub>2.5</sub> Total	36,48	PM <sub>2.5</sub> Total	33,44
PM <sub>2.5</sub> por Tráfico	15,2	PM <sub>2.5</sub> por Tráfico	13,68	PM <sub>2.5</sub> por Tráfico	10,64
---	---	Descenso neto	1,52	Descenso neto	4,56
PM <sub>10</sub> Total	58,13	PM <sub>10</sub> Total	56,06	PM <sub>10</sub> Total	51,92
PM <sub>10</sub> por Tráfico	20,69	PM <sub>10</sub> por Tráfico	18,62	PM <sub>10</sub> por Tráfico	14,48
---	---	Descenso neto	2,07	Descenso neto	6,21
O <sub>3</sub> Total	90	O <sub>3</sub> Total	87,12	O <sub>3</sub> Total	81,36
O <sub>3</sub> por Tráfico	28,809	O <sub>3</sub> por Tráfico	25,93	O <sub>3</sub> por Tráfico	20,17
---	---	Descenso neto	2,88	Descenso neto	8,64



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



Fuente: elaboración propia.

A partir de esta tabla se podría concluir que el establecimiento de una ZBEtf podría suponer un descenso, en el largo plazo, de la presencia de los contaminantes, a los que se ha venido haciendo referencia, en la zona afectada, de entre un 10% y un 12%.

Lo mencionado anteriormente tiene connotaciones importantes ya que, recientemente, un estudio de cohorte nacional en China<sup>8</sup> identificó una correlación positiva entre la exposición crónica a PM2.5 y ozono (MDA8 O3) y síntomas respiratorios y circulatorios en personas mayores de 50 años. Se estimó que hasta un 4,32% de los síntomas en este grupo podrían atribuirse a la exposición conjunta a ambos contaminantes, siendo el PM2.5 el principal contribuyente. Aunque el porcentaje de casos atribuibles pueda parecer reducido, su impacto sobre la salud pública es significativo debido al alto número de personas expuestas.

A partir de los datos previamente expuestos, se podría concluir que los grupos de enfermedades más vinculadas con la contaminación del aire generada por el tráfico serían las siguientes: 1) enfermedades del sistema circulatorio; 2) enfermedades del sistema respiratorio. Igualmente, tomando datos del ISTAC, se puede conocer el número de casos de estas dolencias que, durante el 2023, se dieron en Santa Cruz de Tenerife y aproximar, atendiendo al tamaño de la población, los que se pudieron producir en el ZBEtf. Esto se refleja en la siguiente tabla.

GRUPOS DE ENFERMEDADES	TOTAL ZBE
Enfermedades del sistema circulatorio	40 casos
Enfermedades del sistema respiratorio	23 casos

Fuente: ISTAC y elaboración propia.

Por otro lado, al conocer el tamaño del parque móvil afectado por la ZBEtf, se podría establecer un ratio que relacionase éste y el número de casos de las dolencias mencionadas, obteniéndose que, actualmente, se observan 1,5 casos de enfermedades relacionadas con el sistema circulatorio por cada mil vehículo que opera en la ZBEtf y 0,9 mil, en el caso de las enfermedades vinculadas con sistema respiratorio. Si estos ratios se mantuviesen en el tiempo, como ya se ha estimado cómo podría afectar al parque móvil la puesta en marcha de la ZBEtf, se estaría en condiciones de prever el número de casos de los dos grupos de enfermedades previamente mencionados, que se situaría, tras un decenio de funcionamiento de la ZBEtf, en 31 y 17, respectivamente.

Por fin, el último paso, para cuantificar el impacto económico de la ZBEtf, pasaría por conocer el coste estándar de un caso típico de una enfermedad tanto del sistema circulatorio como del respiratorio, lo que se muestra en la siguiente tabla:

GRUPOS DE ENFERMEDADES	COSTE MEDIO euros/caso	
Enfermedades del sistema circulatorio	18.000,00	Euros
Enfermedades del sistema respiratorio	2.046,82	Euros

Fuente: Fundación Española del Corazón y fundesalud.es.

que multiplicado por la reducción de casos que se ha estimado para ambos supuestos, fruto de la implementación de la ZBEtf, llevaría a prever que, en un decenio, aproximadamente, la reducción de costes, para el sistema sanitario, como consecuencia de la minoración de la contaminación atmosférica generada por la caída circulación rodada en la ZBEtf, podría rondar los 175 mil euros/año.

### c) Contaminación acústica.

<sup>8</sup> Xu, J., Shi, Y., Chen, G., Guo, Y., Tang, W., Wu, C., Liang, S., Huang, Z., He, G., Dong, X., Cao, G., Yang, P., Lin, Z., Zhu, S., Wu, F., Liu, T., & Ma, W. (2023). Joint Effects of Long-Term Exposure to Ambient Fine Particulate Matter and Ozone on Asthmatic Symptoms: Prospective Cohort Study. *JMIR public health and surveillance*, 9, e47403. <https://doi.org/10.2196/47403>



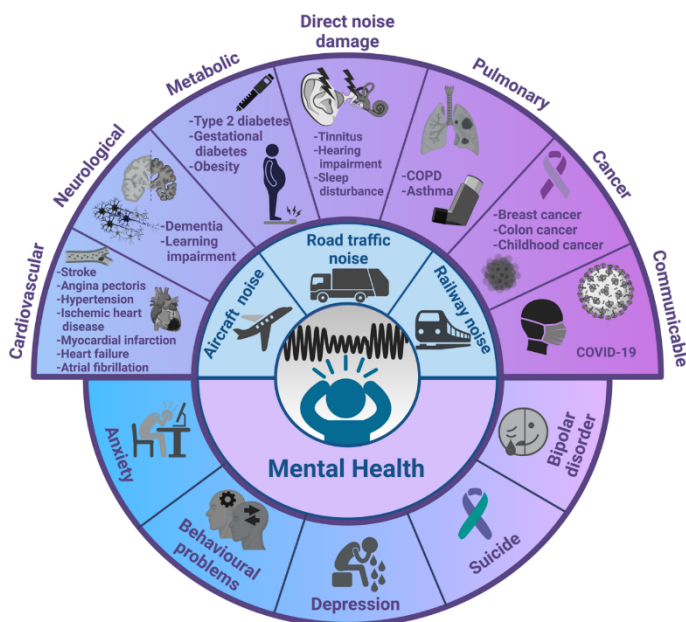
Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



En el entorno urbano, la contaminación acústica se ha consolidado como uno de los factores ambientales más persistentes y subestimados que afectan a la salud de la población. Según la Organización Mundial de la Salud, el ruido ambiental, especialmente el generado por el tráfico rodado, constituye una amenaza significativa para la salud pública, no solo por su alcance, sino por la diversidad y gravedad de sus consecuencias fisiológicas y psicológicas.

En la Unión Europea, se estima que al menos el **20% de la población urbana** sufre los efectos perjudiciales del ruido del tráfico, lo que se traduce en más de **18 millones de personas que sufren molestias debido al ruido** y **5 millones con trastornos del sueño**. Es más, la OMS calcula que la exposición al ruido ambiental provoca la pérdida de más de **1,6 millones de años de vida ajustados por calidad (QALY's) anualmente** en los países de Europa Occidental<sup>9</sup>.

La revisión sistemática “Noise and mental health: evidence, mechanisms, and consequences” (Hahad et al., 2025) sintetiza la evidencia emergente sobre cómo la exposición al ruido puede desencadenar una amplia gama de enfermedades no transmisibles, que incluyen, pero no se limitan a, enfermedades cardiovasculares, trastornos metabólicos, cáncer y enfermedades respiratorias, así como trastornos de salud mental como ansiedad, depresión y conductas suicidas, todo ello ilustrado de forma clara en la siguiente Figura.



El gráfico muestra el impacto multisistémico del ruido, desde el sistema cardiovascular hasta el sistema nervioso central, pasando por los sistemas metabólico e inmunológico. Este gráfico integra un conjunto de estudios que demuestran cómo la exposición prolongada a niveles de ruido por encima de los umbrales recomendados por la OMS contribuye al desarrollo y agravamiento de múltiples patologías. En el ámbito de la salud mental, los efectos del ruido no son anecdóticos ni pasajeros, son estructurales, fisiológicos y, en muchos casos, crónicos. Se ha observado que el ruido promueve un estado inflamatorio y de estrés oxidativo cerebral, altera los ritmos circadianos y favorece respuestas desadaptativas al estrés, afectando así regiones clave del cerebro como la amígdala, el hipocampo y la corteza prefrontal medial.

Fuente: *Noise and mental health: evidence, mechanisms, and consequences” (Hahad et al.,*

por lo que se conoce como la vía indirecta del ruido: niveles sonoros constantes, incluso moderados (50–70 dB), interfieren en el sueño, dificultan la comunicación y generan estados persistentes de irritación y estrés. Todo ello se traduce, epidemiológicamente, en un aumento del riesgo de desarrollar depresión (hasta un 12% más por cada incremento de 10 dB), ansiedad (hasta un 22% más por incremento de 3,21 dB) e incluso suicidio, especialmente en poblaciones vulnerables como jóvenes, personas mayores y aquellos con trastornos mentales preexistentes.

Más preocupante aún es el impacto sobre los niños y adolescentes. Estudios poblacionales han demostrado que la exposición crónica al ruido de tráfico está asociada con problemas de atención, hiperactividad, dificultades de conducta y deterioro del rendimiento cognitivo. En este sentido, la contaminación acústica no solo deteriora la salud, sino que compromete las condiciones de aprendizaje y desarrollo en las generaciones más jóvenes.

<sup>9</sup> Burden of disease from environmental noise: quantification of healthy life years lost in Europe: World Health Organization; 2011 [Disponible en: <https://apps.who.int/iris/handle/10665/326424>].

Noise: European Environment Agency; 2023 [Disponible en: <https://www.eea.europa.eu/en/topics/in-depth/noise>].



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



La mayor parte de la evidencia sobre la relación entre el ruido del tráfico y el envejecimiento biológico proviene de modelos animales<sup>10</sup>. Sin embargo, existen datos indirectos en humanos que demuestran el daño al ADN, tanto en sujetos expuestos a ruido ocupacional como ambiental<sup>11</sup>.

Dado que la exposición crónica a niveles excesivos de ruido es uno de los principales factores de riesgo para la pérdida auditiva, es razonable suponer que también podría contribuir al envejecimiento biológico. Apoyando esta hipótesis, un estudio de casos y controles en China investigó la asociación entre la longitud de los telómeros y el riesgo de pérdida auditiva, con una muestra de 817 casos y 817 controles emparejados. Se observó una menor probabilidad de pérdida auditiva en los sujetos con telómeros más largos<sup>12</sup>.

Descrito someramente cómo puede afectar la contaminación acústica a la salud, el siguiente paso llevaría a intentar medir el impacto que sobre los niveles de ruido podría tener la implantación de la ZBEtf.

Para cuantificar la influencia que puede tener la activación de la ZBEtf sobre la contaminación acústica, se ha tenido en cuenta, por un lado, la información proveniente del “Plan de Acción de Mejora del Ambiente Sonoro de Santa Cruz de Tenerife 2016” y, por otro, la extraída de la “Memoria de la Zona de Bajas Emisiones”.

Partiendo de los anteriores informes, se ha estimado un índice promedio de exposición al ruido urbano en la ZBEtf, cifrando éste en 54,42 db (A). A partir de aquí, ante la ausencia de informes oficiales que indiquen qué porcentaje de la contaminación acústica se debe al tráfico, se ha optado por plantear diferentes escenarios, que se mueven entre asumir que la totalidad de la contaminación acústica procede del tráfico hasta reducir el peso porcentual de éste al 50% de la contaminación observada. En cualquier caso, como indica el artículo “Ruido y Salud”, del Observatorio Salud y Medio Ambiente de DKV, es preponderante el impacto del tráfico en este fenómeno.

Suponiendo, así pues, una relación directa y proporcional entre la reducción del ruido ambiental y la del tráfico rodado y teniendo en cuenta la merma estimada del parque móvil que pueda operar dentro de la ZBEtf, en el siguiente cuadro se muestra la previsión de reducción de la contaminación sonora en la misma.

---

<sup>10</sup> Watanabe H., Kakahana M., Ohtsuka S., Sugishita Y. Efficacy and rebound phenomenon related to intermittent nitroglycerin therapy for the prevention of nitrate tolerance. *Jpn. Circ. J.* 1998;62:571-575. doi: 10.1253/jcj.62.571. [[DOI](#)] [[PubMed](#)] [[Google Scholar](#)]

Dorado-Correa A.M., Zollinger S.A., Heidinger B., Brumm H. Timing matters: Traffic noise accelerates telomere loss rate differently across developmental stages. *Front. Zool.* 2018;15:29. doi: 10.1186/s12983-018-0275-8. [[DOI](#)] [[PMC free article](#)] [[PubMed](#)] [[Google Scholar](#)]

<sup>11</sup> Nielsen V.G. Nitric oxide decreases coagulation protein function in rabbits as assessed by thromboelastography. *Anesth. Analg.* 2001;92:320-323. doi: 10.1213/00000539-200102000-00006. [[DOI](#)] [[PubMed](#)] [[Google Scholar](#)]

Hemmingsen J.G., Moller P., Jantzen K., Jonsson B.A., Albin M., Wierzbicka A., Gudmundsson A., Loft S., Rissler J. Controlled exposure to diesel exhaust and traffic noise—Effects on oxidative stress and activation in mononuclear blood cells. *Mutat. Res.* 2015;775:66-71. doi: 10.1016/j.mrfmmm.2015.03.009. [[DOI](#)] [[PubMed](#)] [[Google Scholar](#)]

<sup>12</sup> Hahad, O., Frenis, K., Kuntic, M., Daiber, A., & Münzel, T. (2021). Accelerated Aging and Age-Related Diseases (CVD and Neurological) Due to Air Pollution and Traffic Noise Exposure. *International journal of molecular sciences*, 22(5), 2419. <https://doi.org/10.3390/ijms22052419> Cross ref



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



Cuadro 9

<b>A 4 AÑOS a 49,13 db(A) atendiendo al tamaño parque móvil</b>						
<b>Escenarios</b>	<b>100%</b>	<b>90%</b>	<b>80%</b>	<b>70%</b>	<b>60%</b>	<b>50%</b>
<b>Reduc. volumen ruido</b>	39,31	35,38	31,45	27,52	23,58	19,65
Contamina. acústica final	9,83	13,76	17,69	21,62	25,55	29,48
<b>A 10 AÑOS a 38,22 db(A) atendiendo al tamaño del parque móvil</b>						
<b>Escenarios</b>	<b>100%</b>	<b>90%</b>	<b>80%</b>	<b>70%</b>	<b>60%</b>	<b>50%</b>
<b>Reduc. volumen ruido</b>	30,57	27,52	24,46	21,40	18,34	15,29
Contamina. acústica final	7,64	10,70	13,76	16,81	19,87	22,93

Fuente: elaboración propia.

El importante incremento del parque móvil de vehículos eléctricos que la ZBEtf puede propiciar, explicaría que, transcurridos 10 años desde su entrada en funcionamiento, la contaminación acústica se redujese de forma relevante, como la que pone de manifiesto el anterior cuadro.

A partir de los datos previamente expuestos, se podría concluir que los grupos de enfermedades más vinculadas con la contaminación acústica generada por el tráfico serían las siguientes: 1) trastornos mentales y del comportamiento; 2) enfermedades del sistema nervioso; y 3) enfermedades del oído. Igualmente, tomando datos del ISTAC, se puede conocer el número de casos de estas dolencias que, durante el 2023, se dieron en Santa Cruz de Tenerife y aproximar, atendiendo al tamaño de la población, los que se pudieron producir en el ZBEtf. Esto se refleja en la siguiente tabla.

<b>GRUPOS DE ENFERMEDADES</b>	<b>TOTAL ZBE</b>
<b>Trastornos mentales y del comportamiento</b>	8 casos
<b>Enfermedades del sistema nervioso</b>	10 casos
<b>Enfermedad. del oído y de la apófisis mastoides</b>	1 caso

Fuente: ISTAC y elaboración propia.

Por otro lado, al conocer el tamaño del parque móvil afectado por la ZBEtf, se podría establecer una ratio que relacionase éste y el número de casos de las dolencias mencionadas, obteniéndose que, actualmente, se observan 0,3 casos de trastornos mentales y del comportamiento por cada mil vehículo que opera en la ZBEtf, 0,4 por mil, en el caso de las enfermedades relacionadas con el sistema nervioso y 0,04 por mil en aquéllas vinculadas con trastornos en el sistema auditivo. Si estas ratios se mantuviesen en el tiempo, como ya se ha estimado cómo podría afectar al parque móvil la puesta en marcha de la ZBEtf, se estaría en condiciones de prever el número de casos de los grupos de enfermedades a las que se ha hecho referencia, que se situaría, aproximadamente, tras un decenio de funcionamiento de la ZBEtf, en 5, 7 y 0,7, respectivamente.

Por fin, el último paso, para cuantificar el impacto de la ZBEtf, pasaría por conocer el coste estándar de un caso típico de los distintos grupos de enfermedades que se han venido analizando, lo que se muestra en la siguiente tabla:

<b>GRUPOS DE ENFERMEDADES</b>	<b>COSTE MEDIO euros/caso</b>	
<b>Trastornos mentales y del comportamiento</b>	2.440,00	Euros
<b>Enfermedades del sistema nervioso</b>	22.650,00	Euros



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



<b>Enfermedad. del oído y de la apófisis mastoides</b>	4.200,00	Euros
--	----------	-------

Fuente: elaboración propia.

que multiplicado por la reducción de casos que se ha estimado para los distintos supuestos, fruto de la implementación de la ZBEtf, llevaría a prever que, en un decenio, la reducción de costes, para el sistema sanitario, como consecuencia de la minoración de contaminación acústica generada por la caída de la circulación rodada en la ZBEtf, podría rondar los 77 mil euros/año.

#### d) El tráfico y los accidentes viales.

Los accidentes de tráfico representan un desafío significativo para la salud pública en España, debido a su impacto en la mortalidad, las lesiones graves, las secuelas a largo plazo y los elevados costes económicos que generan. A continuación, se presenta algunos datos, basado en informes oficiales y estudios, que evidencian la magnitud de este problema.

Según el balance provisional de siniestralidad vial de 2024<sup>13</sup>, presentado por el Ministerio del Interior, en el año mencionado se registraron:

- 1.154 personas fallecidas en siniestros de tráfico, lo que supone un incremento del 1% respecto a 2023.
- 4.634 heridos hospitalizados, representando un aumento del 3% en comparación con el año anterior.

Conviene precisar que estas cifras hacen referencia únicamente a siniestros en vías interurbanas y no incluyen datos de accidentes en áreas urbanas, lo que no obsta que puedan permitir obtener ratios extrapolables a este último entorno.

El coste económico derivado de los accidentes de tráfico es considerable. Según estimaciones de la Dirección General de Tráfico (DGT), el valor monetario de prevenir una víctima mortal en siniestro de tráfico se estima en 2 millones de euros. En el caso de lesiones no mortales, el valor asciende a 385.480 euros para heridos graves y 8.506 euros para heridos leves<sup>14</sup>.

Los accidentes de tráfico no solo resultan en pérdidas humanas inmediatas, sino que también provocan un número significativo de heridos graves con secuelas permanentes que afectan a la calidad de vida y generan una carga considerable para el sistema sanitario y los servicios sociales.

Es importante destacar que, según la Sociedad Española de Neurología, el 85% de las personas hospitalizadas por accidentes de tráfico sufren secuelas permanentes de carácter grave, como afectaciones medulares o daño cerebral<sup>15</sup>.

La siguiente tabla sintetiza la información previamente comentada y muestra la ratio de siniestralidad que de ella se deriva

<b>COSTE ACCIDENTES ESPAÑA 2024</b>		<b>Nº ACCIDENTES ESPAÑA 2024</b>	
Nº accidentes/vehículo	0,00132275	Nº accidentes	1.040
Coste por lesiones graves	385.480,00 €	Nº fallecidos	1.154
Coste por lesiones leves	8.506,00 €	Nº heridos graves	4.634
Coste por fallecido	2.000.000,00 €		
<b>C. Medio (muertos+graves)</b>	<b>707.379,81 €</b>	<b>TOTAL</b>	<b>5.788</b>

Fuente: DGT y elaboración propia.

<sup>13</sup> <https://www.lamoncloa.gob.es/serviciosdeprensa/notasprensa/interior/paginas/2025/100125-balance-siniestralidad-carreteras.aspx>

<sup>14</sup> <https://www.dgt.es/comunicacion/notas-de-prensa/2-millones-de-euros-es-el-valor-estimado-por-evitar-o-prevenir-un-fallecimiento-en-siniestro-de-trafico/>

<sup>15</sup> <https://www.canalsur.es/noticias/el-85-por-ciento-de-las-victimas-de-accidentes-de-trafico-sufren-secuelas-permanentes/1985735.html>



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



Partiendo de la anterior información, y teniendo en cuenta el parque móvil que opera en la ZBEt, tanto el actual como el previsto a medio y largo plazo, se podría estimar el ahorro anual que podría producirse como consecuencia de la reducción de la siniestralidad vial, que se muestra en la siguiente tabla, observándose que el mismo rondaría, tras un decenio, los 7,5 meuros.



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



	<b>ACTUALMENTE</b>	<b>A 4 AÑOS</b>	<b>A 10 AÑOS</b>
<b>Nº accidentes</b>	35	32	25
<b>Coste</b>	24.889.261,30 €	22.400.335,17 €	17.422.482,91 €
<b>Ahorro</b>	---	2.488.926,13 €	7.466.778,39 €

Fuente: elaboración propia.

## 6. Impacto presupuestario sobre el Ayuntamiento derivado de la implementación de la ZBEtf.

En este apartado se busca cuantificar el efecto que la puesta en marcha de la ZBEtf tendrá, previsiblemente, sobre el presupuesto municipal.

La valoración de los efectos presupuestarios se realizará en dos fases. En una primera se definirá y cuantificará las inversiones directas que la ZBEtf requiere y la financiación que se pueda recibir específicamente para su cobertura, determinando si su inclusión en la estructura financiera del Ayuntamiento le permite a éste absorber el impacto derivado de la ejecución de la mismas, sin que ello afecte a su estabilidad presupuestaria.

En una segunda fase, se abordará la caracterización y valoración de los ingresos y gastos recurrentes que la puesta en funcionamiento de las inversiones definidas en el párrafo precedente genera, para medir la sostenibilidad del Proyecto, lo que se traduce en determinar si los ingresos periódicos que pueda generar la inversión acometida, una vez entrada en funcionamiento ésta, son capaces de cubrir los gastos corrientes en que se pueda incurrir o, en el peor de los casos, si el ahorro previsto obtener por el Ayuntamiento (que se determinará en la proyección plurianual, a la que se hará referencia seguidamente) es capaz de enjugar el hipotético déficit que se pueda generar.

### a) Afectación a la estabilidad presupuestaria.

Pasando al desarrollo de la primera de las fases, ésta se fundamenta en la elaboración de una Proyección Presupuestaria cuatrienal (el plazo elegido viene determinado por el período temporal que suelen contemplar los Planes de Inversión que las Administraciones Locales elaboran e incorporan en sus presupuestos -artículo 166 Ley de Haciendas Locales-, en los que se explicita el gasto plurianual de capital en el que piensan incurrir y cómo prevén su financiación), que permitirá determinar, partiendo del crecimiento del volumen de gasto que habilite la aplicación de la regla de gasto, tanto el monto del ahorro estimado para el período de proyección, como el nivel de endeudamiento en que se pueda incurrir y la capacidad/necesidad de financiación que se pueda observar, de modo que no se violenten las determinaciones de la Ley 2/2012.

Para elaborar la antes mencionada Proyección Cuatrienal, se partirá del análisis de los presupuestos liquidados por la Corporación (sin consolidar) del trienio 2021-2023, así como de los iniciales de los ejercicios 2024 y 2025.

En el siguiente cuadro se muestran las liquidaciones presupuestarias de los ejercicios 2021, 2022 y 2023.



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



Cuadro 10

INGRESOS	2021	2022	2023
CAP. I	68.729.190,23	60.719.142,92	67.869.664,14
CAP. II	38.024.910,05	40.385.162,49	57.501.934,27
CAP. III	23.319.098,35	21.656.240,36	19.963.045,66
CAP. IV	96.727.678,02	98.987.710,82	107.657.897,07
CAP. V	3.464.111,53	277.811,83	3.683.158,50
CAP. VI	16.920.529,92	19.067.018,43	2.909.930,57
CAP. VII	7.218.990,66	2.468.305,27	7.766.991,90
CAP. VIII	622.225,45	615.581,28	744.945,60
CAP. IX			30.000.000,00
<b>TOTAL</b>	<b>255.026.734,21</b>	<b>244.176.973,40</b>	<b>298.097.567,71</b>
GASTOS	2021	2022	2023
CAP. I	68.106.838,23	70.886.669,56	75.222.318,62
CAP. II	83.026.931,63	77.198.632,48	93.357.925,50
CAP. III	951.936,15	904.563,39	1.466.138,23
CAP. IV	43.980.104,09	50.682.813,73	52.127.138,59
CAP. V	0,00	0,00	0,00
CAP. VI	19.861.574,47	23.184.558,57	27.620.761,55
CAP. VII	16.070.575,39	1.081.876,44	26.438.421,34
CAP. VIII	627.260,90	726.285,38	763.208,00
CAP. IX	3.111.111,11	3.111.111,11	8.111.111,11
<b>TOTAL</b>	<b>235.736.331,97</b>	<b>227.776.510,66</b>	<b>285.107.022,94</b>

Fuente: presupuestos del Ayto. y elaboración propia.

De los ejercicios referidos, se calculará el nivel de ejecución presupuestaria de cada uno de ellos, mediante la comparación de las previsiones definitivas y los derechos y obligaciones reconocidas en el momento de su liquidación, elaborando, a partir de estos datos, un indicador de ejecución medio del trienio

El resultado obtenido, que se presenta en el siguiente cuadro 11, muestra que los Impuestos directos e indirectos se ejecutan por encima de las previsiones. Por su parte, los Capítulos VI y VII del presupuesto de gasto, que recogen gastos de capital, presentan niveles de ejecución reducidos, que alcanzan, aproximadamente, el 36% y 67%, respectivamente, de sus previsiones definitivas.



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



Cuadro 11

<b>INGRESOS</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>Media</b>
CAP. I	110,85%	99,95%	109,91%	106,95%
CAP. II	108,64%	99,10%	102,68%	103,16%
CAP. III	102,73%	83,29%	87,75%	90,89%
CAP. IV	98,99%	91,86%	91,33%	93,82%
CAP. V	74,34%	13,89%	184,16%	85,74%
CAP. VI	53,20%	53,35%	72,75%	54,37%
CAP. VII	69,49%	13,52%	28,07%	30,99%
CAP. VIII	2,23%	1,20%	1,32%	1,46%
CAP. IX	0,00%	0,00%	100,00%	82,42%
<b>GASTOS</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>Media</b>
CAP. I	86,81%	84,55%	87,77%	86,38%
CAP. II	79,63%	71,94%	79,87%	77,20%
CAP. III	52,52%	40,12%	90,36%	58,40%
CAP. IV	99,23%	95,18%	92,58%	95,39%
CAP. V	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
CAP. VI	48,03%	28,84%	36,00%	35,60%
CAP. VII	82,72%	8,21%	86,44%	68,98%
CAP. VIII	25,19%	28,82%	32,69%	28,82%
CAP. IX	97,22%	97,22%	99,95%	98,75%

Fuente: elaboración propia.

Partiendo de la información contenida en el cuadro precedente, el dato de partida para arrancar la proyección cuatrienal será el de las previsiones iniciales presupuestarias del ejercicio 2025, que se muestran en el siguiente cuadro.

Cuadro 12

<b>INGRESOS</b>	<b>2025</b>
CAP. I	71.000.000,00
CAP. II	62.425.000,00
CAP. III	28.200.000,00
CAP. IV	132.565.000,00
CAP. V	6.375.000,00
CAP. VI	3.000.000,00
CAP. VII	11.225.000,00
CAP. VIII	14.910.000,00
CAP. IX	30.000.000,00
<b>TOTAL</b>	<b>359.700.000,00</b>
<b>GASTOS</b>	<b>2025</b>



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



CAP. I	87.700.000,00
CAP. II	114.800.000,00
CAP. III	3.500.000,00
CAP. IV	67.250.000,00
CAP. V	2.300.000,00
CAP. VI	52.425.000,00
CAP. VII	21.000.000,00
CAP. VIII	2.610.000,00
CAP. IX	8.115.000,00
<b>TOTAL</b>	<b>359.700.000,00</b>

Fuente: Previsiones iniciales Presupuesto 2025 Ayto.

Estas previsiones se ponderarán atendiendo a los niveles de ejecución del trienio 2021-2023, previamente calculados, teniendo en cuenta además los criterios de proyección de los distintos capítulos presupuestarios, que a continuación se explicitan.

#### INGRESOS

- a) Los ingresos tributarios se incrementan a razón de un 1% anual, que refleja el previsible aumento de unidades contributivas de los diferentes impuestos y tasas. No se ha considerado aumento alguno de la presión fiscal, por lo que los tipos impositivos no se han modificado.

En el Capítulo II se encuadran los ingresos procedentes de los tributos del Régimen Económico y Fiscal (REF), éstos se han proyectado conservadoramente, pero teniendo en cuenta el crecimiento que vienen experimentando los mismos en los últimos años, sería esperable que el dato real supere con holgura el previsto.

- b) Los ingresos por transferencias corrientes siguen un patrón de variación similar al de los tributarios para su proyección, siendo, en este caso, el incremento medio anual previsto para los mismos del 2%, y, al igual que en el caso de aquéllos, la previsión que se realiza puede reputarse conservadora, teniendo en cuenta la evolución en los últimos ejercicios de las aportaciones realizadas por el Estado al Fondo Complementario de Financiación.
- c) Los ingresos patrimoniales se han mantenido inalterado durante toda la proyección. El 71 %, aproximadamente, de los mismos se corresponde con intereses de depósitos, por lo que dependen, fundamentalmente, de la evolución de los tipos de interés, que en este momento se antoja incierta.
- d) Los ingresos por transferencias de capital (sobre éstas conviene mencionar que se ha recibido, durante los ejercicios 2022 y 2023, una subvención, abonada por anticipado, por importe de 1.278.000 euros, para financiar la ZBEtf) y por variación de activos financieros no se han modificado en el período de proyección, salvo, en el caso de estos últimos (Cap. VIII), por la contabilización durante el primer ejercicio de la proyección de la financiación afectada recibida para sufragar el coste de la ZBEtf.
- e) Ingresos por variación pasivos financieros (Cap. IX), sólo considera la contratación de nuevo endeudamiento durante el año 1 (2025), por estar éste ya contemplado en el presupuesto inicial aprobado por la Corporación.

#### GASTOS

Lo primero que conviene indicar es que el porcentaje de incremento del gasto admisible, determinado por la regla del gasto, según la Ley de Estabilidad Presupuestaria, no puede superar la tasa de referencia del PIB que, según informa la AIREF, ha quedado fijada en el 3,2% para el 2025, el 3,3% para el 2026 y el 3,4% para el 2027 (estos límites deben alinearse con la tasa de crecimiento del gasto primario neto, que considera el gasto público después



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



de descontar los intereses, los ingresos de medidas discrecionales, los recursos de los fondos europeos y su cofinanciación, el gasto cíclico en desempleo y las partidas de un solo ejercicio). Por prudencia, en las proyecciones que se han realizado para este informe, la variación considerada del gasto computable ha sido más moderada, quedando ésta cifrada en un 0,13% para el segundo año, en el 2,02% para el tercero y en el 1,25% para el cuarto.

Pasando, a continuación, a analizar las previsiones de evolución de los distintos capítulos del presupuesto de gasto, cabe señalar:

- a) Los Gastos por Remuneraciones de Personal (Cap.I), aquéllos referidos a la Compra de Bienes y Servicios (Cap.II) así como las Transferencias Corrientes (Cap.IV) y de Capital (Cap.VII) se incrementan, aproximadamente, en un 2,5% anual.
- b) Los Gastos Financieros (Cap.III), al no disponerse de información completa sobre las características de los préstamos vivos, se ajustan, por un lado, atendiendo a la evolución estimada del saldo del principal de los mismos al final de cada ejercicio, que a continuación se muestra y, por otro lado, a la estimación de evolución de los tipos de interés.
- c) Al Fondo de Contingencia y otros imprevistos (Cap. V) no se prevé dotar cantidad alguna.
- d) Los Gastos por Pasivos Financieros (Cap.IX) muestran el perfil que se deduce de los dos siguientes cuadros que recogen, el primero, la estimación de la deuda a largo plazo pendiente de pago estimada al final de cada uno de los ejercicios de la proyección y, el segundo, el principal de los préstamos que se prevé amortizar cada año.

Principal vivo de la deuda suscrita

**Cuadro 13**

BANCO	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4
BBVA 91	843.333,36	0,00	0,00	0,00
BBVA 92	1.267.777,76	0,00	0,00	0,00
BBVA 15	3.000.000,00	1.500.000,00	0,00	0,00
BANK 26	8.000.000,00	7.000.000,00	6.000.000,00	5.000.000,00
BANK 57	8.000.000,00	7.000.000,00	6.000.000,00	5.000.000,00
BBVA 11	4.000.000,00	3.500.000,00	3.000.000,00	2.500.000,00
SAB 65	8.000.000,00	7.000.000,00	6.000.000,00	5.000.000,00
SAB 69	8.000.000,00	7.000.000,00	6.000.000,00	5.000.000,00
SANT 71	4.000.000,00	4.000.000,00	3.000.000,00	2.000.000,00
CAJASIETE 2023	15.000.000,00	15.000.000,00	13.125.000,00	11.250.000,00
BANKINTER 2023	15.000.000,00	15.000.000,00	13.125.000,00	11.250.000,00
NUEVO 2024	20.000.000,00	20.000.000,00	20.000.000,00	18.000.000,00
NUEVO 2025		30.000.000,00	30.000.000,00	27.000.000,00
<b>TOTAL</b>	<b>95.111.111,12</b>	<b>117.000.000,00</b>	<b>106.250.000,00</b>	<b>92.000.000,00</b>

Fuente: elaboración propia.

Amortización prevista

**Cuadro 14**

BANCO	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4
BBVA 91	843.333,36		0,00	0,00
BBVA 92	1.267.777,76		0,00	0,00
BBVA 15	1.500.000,00	1.500.000,00	0,00	0,00
BANK 26	1.000.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00
BANK 57	1.000.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00
BBVA 11	500.000,00	500.000,00	500.000,00	500.000,00



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



SAB 65	1.000.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00
SAB 69	1.000.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00
SANT 71		1.000.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00
CAJASIETE 2023		1.875.000,00	1.875.000,00	1.875.000,00
BANKINTER 2023		1.875.000,00	1.875.000,00	1.875.000,00
NUEVO 2024			2.000.000,00	2.000.000,00
NUEVO 2025			3.000.000,00	3.000.000,00
<b>TOTAL</b>	<b>8.111.111,12</b>	<b>10.750.000,00</b>	<b>11.250.000,00</b>	<b>14.250.000,00</b>

Fuente: elaboración propia.

- e) Resta por analizar los Gatos por Inversiones Reales (Cap. VI). Estas tienen una doble componente, por un lado, aquéllas contempladas en el Plan de Inversiones elaborado por la Corporación y, por otro lado, las que se derivan, directamente, de la implantación de la ZBEtf, que ascienden a 1.486.928 euros y que se imputan en su totalidad al primero de los ejercicios de la proyección. Estas últimas se desglosan según se muestra en el siguiente cuadro.

f)

**Cuadro 15**

<b>Inversiones Directamente Vinculadas con ZBE</b>		
<b>1. Desarrollo software e integraciones</b>		<b>300.863</b>
1.1 Software Centro Control ZBE	174.041	
1.1.1 Módulo de Gestión de Autorizaciones	24.000	
1.1.2 Módulo Generación Documentación Procedimiento Sancionador	40.500	
1.1.3 Módulo de Control de Acceso	42.500	
1.1.4 Módulo de Gestión Medioambiental	30.000	
1.1.5 Módulo de Gestión de Información e Indicadores	27.041	
1.1.6 Módulo de Administración	10.000	
1.2 Estructura de Interoperabilidad	74.360	
1.2.1 PdC	9.500	
1.2.2 Estaciones Calidad del Aire y Ruido	6.500	
1.2.3 Mistral y otros	12.000	
1.2.4 Plataforma Intermediación DGT y 3.0	8.560	
1.2.5 Plataforma Intercambio Padrón Municipal	9.800	
1.2.6 Plataforma Intercambio Parking Públicos	28.000	
1.3 Arquitectura TIC	12.000	
1.3.1 Configuración Arquitectura del Sistem	6.500	
1.3.2 Configuración Arquitectura Base de Datos	5.500	
1.4 Formación y documentación	40.462	
<b>2. Hardware</b>		<b>811.223</b>
2.1 Suministro	121.220	
2.2 Instalaciones	690.003	
<b>3. Obra Civil y Señalización</b>		<b>125.719</b>
3.1 Demoliciones y movimientos de tierra	17.967	
3.2 Puntos de control y señalización	84.110	
3.3 Otros	23.642	
<b>4. Plan de Comunicación</b>		<b>182.057</b>
<b>5. Redacción proyecto ZBE, dirección facultativa y coordinación obras</b>		<b>67.067</b>
<b>TOTAL Inversiones Directamente Vinculadas con ZBE</b>		<b>1.486.928</b>

Fuente: elaboración propia.

Teniendo en cuenta todo lo comentado, en los siguientes cuadros se muestra, en el primero de ellos (**Cuadro 16**), la proyección presupuestaria plurianual de ingreso y gastos y, en el segundo (**Cuadro 17**), los principales indicadores que se deducen de la proyección y de los que se puede concluir que la asunción de la inversión derivada de la ZBEtf no genera problemas ni de ahorro ni de endeudamiento al Ayuntamiento y, en última instancia, la capacidad de financiación de éste, su estabilidad presupuestaria, no se ve comprometida (el cálculo de la estabilidad



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



presupuestaria, al partir en la proyección, para realizar las estimaciones, de las previsiones iniciales, se realiza sin practicar ningún tipo de ajuste).



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



Cuadro 16

INGRESOS	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4
CAP. I	75.932.671,04	76.691.997,75	77.458.917,73	78.233.506,91
CAP. II	64.397.017,27	65.040.987,44	65.691.397,32	66.348.311,29
CAP. III	25.629.985,15	25.886.285,01	26.145.147,86	26.406.599,33
CAP. IV	124.375.082,74	126.862.584,40	129.399.836,09	131.987.832,81
CAP. V	5.465.923,42	5.465.923,42	5.465.923,42	5.465.923,42
CAP. VI	1.631.023,95	0,00	0,00	0,00
CAP. VII	3.478.778,94	3.478.778,94	3.478.778,94	3.478.778,94
CAP. VIII	1.495.708,27	217.708,27	217.708,27	217.708,27
CAP. IX	30.000.000,00	0,00	0,00	0,00
<b>TOTAL</b>	<b>332.406.190,78</b>	<b>303.644.265,23</b>	<b>307.857.709,62</b>	<b>312.138.660,97</b>
GASTOS	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4
CAP. I	75.752.259,42	77.646.065,91	79.587.217,55	81.576.897,99
CAP. II	88.631.070,11	90.846.846,87	93.118.018,04	95.445.968,49
CAP. III	3.500.000,00	3.500.000,00	3.200.000,00	3.000.000,00
CAP. IV	64.152.734,53	65.756.552,89	67.400.466,72	69.085.478,38
CAP. V	0,00	0,00	0,00	0,00
CAP. VI	20.359.928,00	14.627.087,51	14.099.385,62	11.328.000,00
CAP. VII	14.485.146,60	14.847.275,27	15.218.457,15	15.598.918,58
CAP. VIII	752.175,45	752.175,45	752.175,45	752.175,45
CAP. IX	8.111.111,12	10.750.000,00	11.250.000,00	14.250.000,00
<b>TOTAL</b>	<b>275.744.425,24</b>	<b>278.726.003,89</b>	<b>284.625.720,53</b>	<b>291.037.438,89</b>

Fuente: elaboración propia.

INDICADORES

Cuadro 17

	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4
Ing. Corrient.	295.800.679,63	299.947.778,02	304.161.222,41	308.442.173,76
Gts. Corrient.	228.536.064,06	234.249.465,67	240.105.702,31	246.108.344,86
Ahorro Bruto	67.264.615,57	65.698.312,36	64.055.520,11	62.333.828,90
Servicio Deuda	11.611.111,12	14.250.000,00	14.450.000,00	17.250.000,00
Ahorro Neto	55.653.504,45	51.448.312,35	49.605.520,11	45.083.828,90
%Ah.Net/I.Corr.	18,81%	17,15%	16,31%	14,62%
	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4
Ingresos I-VII	300.910.482,51	303.426.556,96	307.640.001,35	311.920.952,70
Gastos I-VII	266.881.138,66	267.223.828,44	272.623.545,08	276.035.263,44
Cap.Financiación	34.029.343,85	36.202.728,51	35.016.456,27	35.885.689,26
	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4
Deuda L/P				
Saldo a 31/12	95.111.111,12	117.000.000,00	106.250.000,00	92.000.000,00
%Deuda/I.Corr.	32,15%	39,01%	34,93%	29,83%

Fuente: elaboración propia.

Nota: al no disponerse del dato de la anualidad teórica, el servicio de la deuda se ha calculado sumando el Capítulo III más el IX del presupuesto de gasto.



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



## b) Afectación a la sostenibilidad financiera.

El cuadro 18, que a continuación se presenta, muestra los gastos corrientes (recurrentes) anuales estimados, consecuencia de la entrada en servicio de la ZBEtf, que rondan los trescientos mil de euros.

**Cuadro 18**

<b>Gastos Corrientes (recurrentes) anuales derivados de la puesta en marcha de la ZBE</b>					
<b>Relacionados con las inversiones directamente vinculadas a la ZBE</b>					
		Año 1	Año 2	Año 3	Año 4
1.1 Gasto mantenimiento (correctivo/evolutivo -personal y consumibles-) software e integraciones		52.080	52.080	52.080	52.080
1.1.1 Gasto mantenimiento software Centro Control ZBE	34.808				
1.1.2 Gasto mantenimiento estructura de interoperabilidad	14.872				
1.1.3 Gasto mantenimiento arquitectura TIC	2.400				
1.2 Gasto mantenimiento (personal y consumibles) hardware	162.245	162.245	162.245	162.245	162.245
1.3 Gasto mantenimiento infraestructura civil		25.144	25.144	25.144	25.144
1.3.1 Coste del personal afecto a labores de mantenimiento	15.086				
1.3.2 Coste de consumibles	10.057				
1.4 Gasto administrativos corrientes		88.807	88.807	88.807	88.807
1.4.1 Coste personal tramitación sanciones, liquidación y control/expedición autorizaciones	80.901				
1.4.2 Imputación coste de estructura Corporación	7.906				
<b>TOTAL Gastos Corrientes (recurrentes) anuales derivados de la puesta en marcha de la ZBE</b>		<b>328.276</b>	<b>328.276</b>	<b>328.276</b>	<b>328.276</b>

Fuente: elaboración propia.

En lo que concierne a los gastos periódicos que se derivan de las inversiones requeridas por la ZBEtf, se ha considerado que el mantenimiento y operación de las infraestructuras erigidas para el funcionamiento de la ZBEtf se externaliza y el coste anual repercutido por la/s empresa/s contratada/s, a estos efectos, ronda el 20% de la inversión inicial comprometida, para cada una de las partidas detalladas en el cuadro. Sólo en el caso de los gastos administrativos corrientes, que se refieren, básicamente, a la tramitación y liquidación de sanciones, se considera que, inexcusablemente, éstos deben ser realizados por funcionarios, recogiéndose, en la correspondiente rúbrica, el coste que ello representaría.

El cuadro 19, que a continuación se presenta, muestra los ingresos corrientes anuales estimados, consecuencia de la entrada en servicio de la ZBEtf.

**Cuadro 19**

<b>Ingresos Corrientes (recurrentes) anuales derivados de la puesta en marcha de la ZBE</b>					
<b>Relacionados con las inversiones directamente vinculadas a la ZBE</b>					
		Año 1	Año 2	Año 3	Año 4
1.1 Variación ingresos en el Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica	0	0	-66.837	-133.675	-200.512
1.2 Ingresos por multas por el tránsito indebido por la ZBE	0	0	2.503.976	1.723.439	
<b>ingresos Corrientes (recurrentes) anuales derivados de la puesta en marcha</b>		<b>0</b>	<b>-66.837</b>	<b>2.370.301</b>	<b>1.522.926</b>

Fuente: elaboración propia.

En lo que concierne a los ingresos periódicos derivados de las inversiones directas, se ha considerado que la entrada en funcionamiento de las mismas originará que se activen dos posibles fuentes de fondos.

Por un lado, hay que considerar el impacto que tiene la ZBEtf sobre la recaudación del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM) y éste ha de ser negativo, debido tanto a que el parque de vehículos va a decrecer, como al hecho de que el incremento de aquéllos con etiqueta cero en detrimento de los más contaminantes genera una reducción de la cuota tributaria media por vehículo (téngase en cuenta que la de un vehículo etiqueta ECO viene a ser, aproximadamente, la mitad de la de aquéllos con etiqueta C, B o sin distintivo, y la de uno con etiqueta 0 supone la cuarta parte de la de uno de estos últimos).

Por otro lado, en lo que se refiere a los ingresos por sanciones, cabe destacar, como se observa en el cuadro 20, que se prevé una pronunciada caída de los vehículos sancionados, (amén de tener en cuenta de que durante las dos primeras anualidades no estará en vigor el régimen sancionador), y, consecuentemente, de la recaudación, fruto de la adaptación paulatina de los usuarios a las exigencias de la ZBEtf.



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>

**Cuadro 20**

Ingreso por multas originadas por la entrada en funcionamiento de la ZBE.				
Año:	1	2	3	4
1) Vehículos/día atraídos de no residentes por la ZBE	22.344	21.457	20.571	19.684
2) Nº de días a computar	261	261	261	261
3) % de viajes realizados por vehículo sin distintivo, que tienen acceso prohibido	36,62%	33,97%	31,09%	27,96%
4) % estimado de vehículos/día no autorizados que serán sancionados	0,00%	0,00%	1,00%	0,80%
5) Ingreso estimado por sanciones suponiendo (**)				
5.1 suponiendo que en el 50% de casos se reduce la sanción por prohibido	0	0	834.659	574.480
5.2 suponiendo que en el 50% de casos no se reduce la sanción	0	0	1.669.317	1.148.959
<b>Ingreso Total estimado por sanciones</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.503.976</b>	<b>1.723.439</b>
6) Promedio previsto de sanciones/día	0	0	64	44

Fuente: elaboración propia

Notas:(\*) para el cálculo del % de vehículos con acceso prohibido, se toma el dato (ponderando su peso relativo dentro del conjunto del parque móvil) de todos los que podrían operar en la ZBE.

(\*\*) no se consideran hipotéticos recargos por reincidencia

Finalmente, para concluir este apartado de la sostenibilidad de la actuación inversora, se calculará para el primer cuatrienio, desglosado por años, de funcionamiento de la ZBE, la diferencia entre ingresos y gastos recurrentes, para determinar si los primeros podrían dar cobertura a los segundos. El siguiente cuadro 21 muestra el resultado obtenido.

**Cuadro 21**

Balance ingresos/gastos corrientes generados por la inversiones vinculadas con la ZBE				
Añualidad:	1	2	3	4
<b>A) Ingresos Corrientes (recurrentes) anuales derivados de la puesta en marcha de la ZBE</b>				
<i>A1. Relacionados con las inversiones directamente vinculadas a la ZBE</i>				
1.1 Variación ingresos en el Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica	0	-66.837	-133.675	-200.512
1.2 Ingresos por multas por el tránsito indebido por la ZBE	0	0	2.503.976	1.723.439
<b>TOTAL Ingresos Corrientes (recurrentes) anuales</b>	<b>0</b>	<b>-66.837</b>	<b>2.370.301</b>	<b>1.522.926</b>
<b>B) Gastos Corrientes (recurrentes) anuales derivados de la puesta en marcha de la ZBE</b>				
<i>B1. Relacionados con las inversiones directamente vinculadas a la ZBE</i>				
1.1 Gasto mantenimiento (correctivo/evolutivo -personal y consumibles)	52.080	52.080	52.080	52.080
1.2 Gasto mantenimiento (personal y consumibles) hardware	162.245	162.245	162.245	162.245
1.3 Gasto mantenimiento infraestructura civil	25.144	25.144	25.144	25.144
1.4 Gasto administrativos corrientes	88.807	88.807	88.807	88.807
<b>TOTAL Gastos Corrientes (recurrentes) anuales</b>	<b>328.276</b>	<b>328.276</b>	<b>328.276</b>	<b>328.276</b>
<b>Superávit(+)/Déficit(-) ingreso/gasto corriente derivado de ZBE</b>	<b>-328.276</b>	<b>-395.113</b>	<b>2.042.025</b>	<b>1.194.651</b>
<b>Acumulado</b>				<b>2.513.287</b>

Fuente: elaboración propia.

Se observa un superávit corriente en el acumulado del cuatrienio de unos 2,5 meuros, aunque en el primer bienio se aprecian pequeños déficits, debido a que durante ese período no se contempla imponer sanciones sino simplemente implementar actuaciones informativas dirigidas a aquellos usuarios que violenten la normativa reguladora de la ZBEt. En definitiva, es esperable que el impacto de la ZBEt sobre la sostenibilidad presupuestaria sea positivo, en términos agregados.

#### 7. Salvaguarda de los principios de necesidad y proporcionalidad.

La ZBEt debe contemplarse, en primer lugar, como una herramienta que implementa el Ayuntamiento y que satisface el principio de necesidad, mencionado en el encabezamiento de este epígrafe, abordándolo desde una triple óptica legal, social y estratégica.



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



La Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, establece la obligación para municipios de más de 50.000 habitantes, territorios insulares y municipios de más de 20.000 habitantes, cuando se superen los valores límite, de establecer zonas de bajas emisiones antes de 2023, definidas como “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”. Más recientemente, el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, viene a desarrollar y concretar el mandato genérico de la Ley 7/2021, estableciendo los requisitos mínimos y comunes para la implantación de las ZBE en cuanto a aspectos básicos tales como los objetivos del proyecto, el contenido del mismo o la extensión, delimitación y condiciones de acceso de las ZBE.

Por otro lado, la creación de ZBE está también prevista en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima y en el Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica. No hay que olvidar, tampoco, que las ZBE están contempladas en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (y son susceptibles de financiación a través de este instrumento -como se ha indicado en el informe, por esta vía el Ayuntamiento ha recibido, para su ZBEtf, la cantidad de 1.27 meuros-) y la Comisión Europea, en su comunicación “A call for smarter urban vehicle access regulations”, las considera un elemento fundamental en su política de descarbonización.

Por último, habría que señalar que la financiación que se recibe, por las distintas Administraciones locales, de la Administración General del Estado, destinada a garantizar la gratuidad del Transporte Público (artículo 5 apartado 5º del Real Decreto Ley 1/2025) ha quedado condicionada a la entrada en servicio, durante el ejercicio 2025, de las ZBE de aquéllas que vengan obligadas a ello, como es el caso del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife. Así pues, existe todo un cuerpo normativo que impulsa la concreción de las ZBE y favorece la necesidad de su puesta en marcha.

Desde una perspectiva social, la implantación de la ZBEtf también es una herramienta que satisface el principio de necesidad enunciado. A estos efectos, y para el caso concreto que nos ocupa, hay que tener en cuenta que el parque de vehículos de Santa Cruz de Tenerife, que en la actualidad puede rondar los 175 mil vehículos, no ha dejado de crecer en los últimos años (en el decenio 2013/2022 puede haberse incrementado en un 10%, aproximadamente), lo que se traduce tanto en un incremento de la contaminación (del aire y acústica) como de la siniestralidad (en vía pública), como se ha puesto de manifiesto en el informe, señalándose en éste, a su vez, los diferentes tipos de patologías que estos fenómenos generan así como su coste estimado para el sistema. Resulta evidente que tanto la reducción del parque móvil (cifrado en un 30%, en el largo plazo) como la sustitución de coches contaminantes por otros eléctricos (que elevaría la cuota de mercado de estos últimos desde algo menos de un 1%, en la actualidad, al 48%, en el largo plazo) que la ZBEtf puede favorecer, hace de ésta una pieza importante en la transición hacia una urbe más humana, justificando la necesidad de su implantación.

Desde un plano estratégica, el principio de necesidad se concreta en que la ZBEtf viene a ser un elemento de consolidación de la política de movilidad definida en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) aprobado por la Corporación, que busca la generación de zonas urbanas más seguras, habitables y socialmente más inclusivas, amén de realzar, en el caso concreto de Santa Cruz de Tenerife, el patrimonio histórico-artístico de la misma.

Esta concepción de la movilidad, contenida en el PMUS y que ejemplifica la ZBEtf, da continuidad a actuaciones de reforma, acometidas por la ciudad en el siglo pasado, que se tradujeron en abrir enclaves de referencia, como el Parque García Sanabria y la Plaza de España, donde se construyeron los edificios más emblemáticos de la urbe, como el Palacio Insular de Tenerife (sede del Cabildo), ubicados éstos en el Distrito 2, donde se encuentra el casco histórico y donde se pretende implantar la ZBEtf, entre otros motivos, por la necesidad de preservar su conjunto histórico-monumental.

A mayor abundamiento, parte del Distrito 2 se ha visto modificado por intervenciones recientes, como el Plan URBAN (en gran parte coincidente, por ubicación, con el de la ZBEtf), que han promovido dentro de su ámbito geográfico de actuación la peatonalización de calles en detrimento de su uso por vehículo, a lo que se ha unido, obras de calmado de tráfico y convivencia modal en espacios como la Calle de La Rosa o la Calle San Martín, así como medidas de regulación del aparcamiento en superficie, e impulso e integración del servicio de transporte público de alta frecuencia, todo ello conducente a la reducción de emisiones contaminantes, actuaciones todas ellas plenamente coincidentes con los planteamientos de configuración de la ZBEtf.

Lo expuesto, que define la estrategia a largo plazo de la ciudad, y que entronca con los principios rectores de la ZBEtf y, en gran medida, su perímetro físico, ha conseguido, por un lado, generar en la zona afectada por las



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



actuaciones un espacio seguro y atractivo, a nivel residencial, así como más humanizado y habitable y, por otro lado, a nivel comercial, ha incrementado las oportunidades de crecimiento, al disfrutar los negocios de un aumento de su clientela (de residentes y no residentes/turistas), gracias al atractivo que genera para ésta el disponer de espacios completamente peatonalizados (y optimizado para modos de transporte más respetuosos con el medio), coordinados con la adecuada dotación de aparcamientos regulado, en superficie y subterráneo y con un sistema público de movilidad potenciado. Estas necesidades del ciudadano y del empresario, de un entorno más “habitabile” que favorezca la vida y el desarrollo mercantil, son metas que pretende consolidar la ZBEtf con su implantación.

En lo que concierne al principio de proporcionalidad de la medida, para satisfacer los objetivos que con ellas se buscan, y que se han definido previamente, resulta necesario comparar las restricciones y costes que la puesta en marcha de la ZBEtf supone para los agentes por ella afectados con los beneficios que de la misma se derivan para el conjunto de la ciudad.

En lo que se refiere a restricciones y costes, el impacto económico sobre los tres segmentos de población potencialmente afectados es limitado, como se ha visto en el informe, circunscribiéndose éste, prácticamente, al de no residentes, con un alcance muy difícil de precisar “ex ante” aunque, presumiblemente, reducido. Igualmente, las cargas administrativas a soportar por los afectados no resultan especialmente relevantes, apenas superando, para el conjunto de los mismos los 450 mil euros. Tampoco parece que la afectación al mercado y la competencia de la medida resulte en un impacto significativo sobre los mismos.

En cuanto a los beneficios que podrían derivarse de la ZBEtf, los de índole social, reducción tanto de determinado tipo de patologías, derivadas de la contaminación, como de la accidentalidad, podrían resultar, en el largo plazo, en importantes ahorros, cifrables en varios millones de euros al año. Además, y como se ha comentado previamente, la ZBEtf puede impulsar el crecimiento de los negocios que se ubican dentro de su perímetro físico, merced al desarrollo de unas infraestructuras (espacios peatonales, vías ciclables, aparcamientos regulados etc...) y la potenciación de una movilidad más respetuosa con el medio, que puede resultar un acicate para atraer clientes/visitantes y hacer más “vivable” la misma para sus residentes.

Así pues, desde una óptica coste/beneficio, el excedente que puede generar la ZBEtf puede verse como un aval de la proporcionalidad de la medida que se pretende implementar.

Por último, desde una óptica presupuestaria, no se avizoran problemas, ni de estabilidad ni de sostenibilidad, para la Corporación municipal, siendo razonable esperar que los excedentes previstos, de materializarse, se apliquen, finalistamente, al proyecto.



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



## 8. Ficha resumen ejecutivo del impacto económico-presupuestario de la ZBETf.

ANÁLISIS DE IMPACTOS		
IMPACTO ECONÓMICO	Impacto económico directo	<p>SI</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sobre los agentes afectados, limitado (sólo no residentes).</li> <li>- Impulsa proceso sustitución vehículos contaminantes (coste moderado).</li> </ul>
	Impacto económico indirecto	<p>SI</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Disminuye contaminación aire y acústica, así como siniestralidad derivada del tráfico.</li> <li>- Favorece movilidad más ecológica.</li> <li>- Consolida transformación urbanística.</li> </ul>
IMPACTO PRESUPUESTARIO	Afecta solo al área de gobierno proponente	No
	Afecta a más de un área de gobierno u organismo	<p>Si</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Seguridad, Movilidad y Accesibilidad.</li> <li>- Hacienda y Patrimonio.</li> <li>- Infraestructuras.</li> <li>- Planificación Estratégica y Sostenibilidad Ambiental.</li> </ul>
	<p>Aplicaciones presupuestarias afectadas</p> <p>Las aplicaciones presupuestarias señaladas tienen carácter estimativo, correspondiéndose con las áreas funcionales afectadas por la implantación de la Zona de Bajas Emisiones</p>	<p><b>Estado de gastos:</b></p> <p><b>E6418 13400 60900</b> – Actuación Zona de Bajas Emisiones (financiación Next Generation).</p> <p><b>E6418 13300 60900</b> – Centro de control de movilidad y sistemas asociados.</p> <p><b>E6418 13400 22706 y 22799</b> – Estudios, trabajos técnicos y servicios asociados a la gestión de la movilidad urbana.</p> <p><b>T2022 13400 22799</b> – Ejecución de proyectos de movilidad financiados con fondos externos.</p> <p><b>E6418 13400 22602</b> – Campañas de movilidad sostenible y sensibilización.</p> <p><b>T2022 13400 61900</b> – Actuaciones de infraestructura</p> <p><b>Estado de ingresos:</b></p> <p><b>39120</b> – Multas por infracciones de la ordenanza</p> <p><b>32600 y 33100</b> – Tasas vinculadas a la gestión del tráfico y uso de la vía pública</p> <p><b>45080</b>–Transferencias corrientes vinculadas al transporte colectivo</p>
	Cuantificación de gastos e ingresos	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Gasto</li> <li>- Capital: 1,48</li> <li>- Corrientes: 0,33</li> <li>○ Ingreso:</li> <li>- Capital: 1,28</li> </ul>



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



		- Corrientes: 1,95 (datos en millones de euros. Los gastos/ingresos corrientes muestran el promedio anual primer cuatrienio funcionamiento ZBETF)
	En relación con la competencia	o La norma no tiene efectos significativos sobre la competencia.
<b>IMPACTO DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LAS CARGAS ADMINISTRATIVAS</b>	o Incorpora cargas administrativas limitadas: Cuantificación estimada: - Ciudadanos: Residentes: 23.350 euros No Residentes: 362.523 euros - Empresas: Residentes: 21.350 euros No Residentes: 136.579 euros	

Fuente : elaboración propia



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 16337040345646075670 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>